Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 65 (2719) | Вторник, 15 августа 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Выше уровень руководства речным хозяйством

В борьбе за осуществление послевоенной сталинской пятилетки советские речники дают немало примеров самоотверженного труда на благо Родины. Годы послевоенной пятилетки можно по праву считать годами невиданного на речном транспорте размаха стахановского движения. Во всех звеньях речного транспорта появились замечательные новаторы, двигающие вперед технику, прокладывающие для всей армии речников пути к новой, более высокой культуре производства.

И если сегодня наши стахановцы, наши передовые командиры не только хотят, но и могут совершать безостановочные рейсы, добиваться более быстрой оборачиваемости судов, доставлять грузы со скоростью железнодорожных товарных составов, только в срок и досрочно обрабатывать флот у причалов, удлинять срок службы судов на три-четыре года, отказываясь от традиционного зимнего ремонта, обеспечивать высокие технико-экономические показатели в своей работе, — то совершенно ясно, что и подходить со старой меркой к качеству руководства речным транспортом сегодня нельзя, невозможно. Это понимает большинство хозяйственных, партийных и профсоюзных руководителей речного транспорта.

На основе опыта передовиков, с учетом их критических замечаний и пожеланий министерством изданы десятки обстоятельных приказов, намечающих хорошие мероприятия по внедрению и распространению стахановских начинаний, по ликвидации организационных и технических недостатков, мешающих речникам работать по-новому.

Было бы, однако, наивно думать, что только при помощи хороших резолюций, постановлений, приказов можно изжить крупные недостатки в работе самого министерства, пароходств, промышленных предприятий.

Только бюрократы и канцеляристы могут верить в пробивную силу циркуляра, приказа, как такового. Составить приказ, пусть даже хороший приказ, куда легче, чем конкретно, предметно, строго деловым образом руководить предприятием. Большевистский стиль руководства, учит товарищ Сталин, заключается в том, чтобы не ограничиваться бумажной отпиской или общими фразами и лозунгами, а входить в технику дела, вникать в детали дела, вникать в «мелочи», ибо из «мелочей» строятся теперь великие дела.

Состоявшееся на-днях собрание партийного актива министерства, отчет о котором сегодня публикуется, показывает, что, к сожалению, далеко не всегда и далеко не все руководители речного транспорта даже в его хозяйственном штабе — министерстве умеют или хотят вникать в детали дела, вникать в «мелочи», решать производственные и технические вопросы конкретно, предметно.

Заместитель министра тов. Вахтуров в своем докладе на собрании сообщил, например, что большинство руслановских судов не выполняет своих стахановских обязательств по перевозкам, а нередко и установленных для них планов. В Главсеверофлоте и Главюгофлоте обязательства, взятые по стахановским планам, выполнили во втором квартале лишь 35 процентов руслановских судов, в Главвостоке — 22 процента. В Камском пароходстве (начальник тов. Сабуров, начальник политотдела тов. Крашенинников) оказались самые низкие по сравнению с другими пароходствами центральных бассейнов показатели: здесь во втором квартале справились со взятыми обязательствами всего на одном из каждых десяти руслановских буксировщиков!

Тов. Вахтуров не первый раз выступает на ответственных собраниях и совещаниях с докладами о работе флота. Нельзя сказать, что эти доклады страдают отсутствием критики и самокритики. Тов. Вахтуров был основным докладчиком по этому же вопросу на происходившей в феврале с. г. производственно-технической конференции, решения которой нашли свое отражение в приказе министерства № 49 от 13 марта о мероприятиях по улучшению работы флота и портов, по дальнейшему развитию руслановского движения. Но как выполнен этот важнейший приказ, в сущности сосредоточивший в себе опыт и предложения новаторов по улучшению работы флота? Что изменилось в руководстве движением флота, в качестве его обслуживания за истекшие месяцы? Мало, очень мало. И докладчик снова вынужден бичевать такие пороки в руководстве движением и обслуживании флота, как нарушение графиков, как пачкообразность в подаче флота, как простои, как штурмовщина. До каких же пор можно каяться в недостатках и ошибках руководства и вновь грешить теми же недостатками?

Общеизвестно, что стахановские планы, составляемые руслановцами флота, содержат в себе не только мероприятия, выполнение которых доступно самим командам и способствует ускорению оборачиваемости, сокращению простоев, всемерному увеличению грузопод'емности или тяговых усилий судов, лучшему уходу за механизмами, экономии топлива, снижению себестоимости перевозок. В этих планах изложены также законные требования к пароходствам, к их движенческому аппарату, к механико-судовым и другим службам, к портовикам, путейцам, снабженцам.

Этот раздел судовых стахановских планов, порожденных развитием и углублением социалистического соревнования на речном транспорте, есть ведь не что иное, как ярчайшее выражение деловой революционной самокритики масс, опирающейся на их творческую инициативу. Тот, кто медлит с претворением в жизнь деловых предложений стахановцев, тот вольно или невольно ослабляет силу социалистического соревнования, сужает его размах.

Нет никакого сомнения в том, что требования и предложения стахановцев флота, будучи внимательно изучены, обобщены, сыграли бы огромную роль в улучшении работы, в достижении ритмичности речного конвейера. Но во многих ли пароходствах имеются планы организационно-технических мероприятий, базирующиеся на руслановских планах? Нет таких планов и в главных эксплоатационных управлениях. Работники управлений и не думают контролировать пароходства в данном направлении, совершенно забывая, что новое утверждается в практике не самотеком, а лишь в упорной борьбе со старым.

Успех всякого дела решают живые люди. Хозяйственное руководство людьми осуществляется, главным образом, распоряжением, приказом. Партийные, профсоюзные, комсомольские организации мобилизуют массу иными средствами: убеждением, целеустремленной политической и организаторской работой в массах. Так создается основа прочных хозяйственных успехов.

И поскольку мы вынуждены признать, что не обеспечили командам сотен руслановских судов условий для выполнения их стахановских обязательств, если мы отмечаем тревожный факт совершенно неудовлетворительного выполнения приказа № 49, то в этом в значительной мере повинны также руководители политотделов, партийных и профессиональных организаций речного транспорта.

Худшим видом бескультурья в работе является штурмовщина. Штурмовщина дезорганизует производство, подрывает дисциплину, наносит серьезный ущерб народному хозяйству. Транспорт и штурмовщина — понятия несовместимые. Между тем в работе речного транспорта еще немало фактов штурмовщины. Только путем самой беспардонной штурмовщины удалось «вытянуть» июльский план перевозок в Волжском грузовом пароходстве, в Волготанкере. О «штурмовых» днях на Астраханском рейде уже писалось. Пускай это был бы из ряда вон выходящий случайный факт, однако в Волготанкере — это система, здесь штурмуют почти каждый месяц на протяжении вот уж нескольких лет. И если руководить, как говорят большевики, значит предвидеть, то министерство, в частности Главцентрофлот во главе с его начальником тов. Ромащенко, которому лучше других известны узкие места в работе Волготанкера, обязано было серьезно заняться положением в этом пароходстве и помочь устранить причины, порождающие неритмичность перевозок. Надо, наконец, механизировать зачистку наливных барж в Астрахани, добиться равномерного пред'явления и обусловленной сортности грузов, заставить клиента навести такой порядок в своем хозяйстве, чтобы флот у его причалов не простаивал.

Об отставании наших портов и пристаней говорилось и говорится немало. Нельзя сказать, что портовики не чувствуют своей ответственности за успех речных перевозок. Об этом свидетельствуют стахановские планы, составленные коллективами портов накануне прошлой и нынешней навигаций. Но нередко со стахановскими планами портов происходит то же, что и с судовыми стахановскими планами: вопросы, выходящие за рамки возможности данного порта-пристани, не решаются.

Зимой и весной, когда нужно было тщательно контролировать подготовку волжских портов к навигации и настойчиво помогать им, руководители волжских пароходств и Главцентрофлота не находили для этого времени. Они спохватились только тогда, когда здесь, как и в минувшем году, стали возникать пробки, резко возросли простои флота. А ведь надо было знать, что в Куйбышеве, например, будут нарушаться судосуточные нормы из-за недостатка грузчиков, для которых нехватает жилья, что ряд кранов Горьковского порта не войдет в строй, поскольку завод имени 25 Октября медлит с их переоборудованием. В силах руководителей было предотвратить эти серьезные помехи? Бесспорно. Но руководство и в данном случае оказалось не на том уровне, который диктуется возросшими требованиями и новым под'емом социалистического соревнования. И получилось со стахановскими планами отдельных пристаней, как в старой шуточной песне: «Чисто писано в бумаге, да забыли про овраги, как по ним ходить»...

Нужно понять, что успешное выполнение навигационного плана перевозок, что дальнейшее повышение культуры на речном транспорте сейчас, как никогда раньше, решаются организационной работой наших хозяйственных, партийных и профсоюзных руководителей. Огромный политический и производственный под'ем среди речников — факт неоспоримый. Все новые и новые успехи одерживают коллективы флота и берега, ставшие на стахановскую вахту мира. Возглавить этот патриотический под'ем, повысить качество руководства до уровня новых задач — в этом сейчас главное.

Заслуженная награда

В Киевском порту состоялось торжественное собрание, посвященное вручению коллективу красного знамени ВЦСПС и министерства за достигнутые успехи во втором квартале. По поручению президиума Центрального комитета профсоюза речников знамя вручил председатель баскомреча тов. Моров.

Выступившие на собрании начальник порта тов. Литвиненко, бригадиры передовых бригад грузчиков тт. Коноплицкий и Цедик, крановщик тов. Осадчий от имени коллектива портовиков обещали удержать первенство и добиться новых успехов в борьбе за досрочное выполнение навигационного плана.

КИЕВ (по телеграфу).

На стахановской вахте мира

За три месяца с начала кампании по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием подписались 273.470.566 человек. Воззвание подписывали в основном лишь взрослые люди. Следовательно, можно считать, что к Воззванию присоединилось в общей сложности 600 миллионов людей, что составляет около четверти населения всего земного шара. Сбор подписей продолжается.

Передовое и прогрессивное человечество не хочет войны и всеми силами борется за мир.

В авангарде борцов за мир идут советские люди. Об этом ярко свидетельствуют 115.275.940 подписей советских граждан под Воззванием. В ответ на происки поджигателей новой войны трудящиеся нашей страны самоотверженным стахановским трудом крепят могущество своей великой и свободолюбивой Родины.

Каждый день приносит радостные вести о трудовых успехах тружеников страны социализма.

По радио и телеграфу, по телефону и почте поступают все новые сообщения о трудовых победах речников в дни вахты мира.

ЗА НОВЫЕ УСПЕХИ

Недавно коллектив Пинского судоремонтного завода, ставший на почетную вахту мира, отметил радостное для себя событие: выполнение своего пятилетнего плана.

Наш завод вырос буквально на развалинах и пепле, которые оставили за собой гитлеровские захватчики, откатываясь под ударами советских войск из Белоруссии. И вот на земле, очищенной от фашистской нечисти, закипел творческий труд. Сегодня там, где было пепелище, возвышаются корпуса судоремонтного завода.

Весь заводской коллектив с первого дня восстановления предприятия жил одной мыслью — побыстрее вернуть в строй цехи, вдохнуть в производство новую жизнь, чтобы помочь быстрейшему возрождению речного транспорта советской Белоруссии. Это давало силы для преодоления трудностей, это закаляло волю коллектива к победе.

Соревнуясь, работали люди в бригадах и цехах. Они брали на себя повышенные обязательства. В ходе соревнования умножались ряды стахановцев, новаторов производства. Длительное время первенство принадлежало котельщикам. Но в соревновании отстающие догоняют передовиков — в этом сила социалистического соревнования. И вот на первое место выдвинулся коллектив слесарно-механического цеха.

Велик вклад наших стахановцев в борьбу за досрочное выполнение послевоенной сталинской пятилетки. Слесари тт. Разумеев, Якимчук, Чернонос, токарь тов. Шушкевич, котельщики тт. Прокопчук, Голошевский выполнили уже свыше семи годовых норм. Свои шестилетние задания реализовали стахановцы тт. Калиновский, Сасипатров, Волков, Назаров, Ушанов.

Росту производительности труда и совершенствованию производства во многом способствовал составленный коллективом по примеру Астраханского завода имени Ленина стахановский план.

С большим воодушевлением несут судоремонтники Пинска стахановскую вахту мира. Выпускается продукция сверх плана. Осваивая постройку барж, заводской коллектив уже сдал в эксплоатацию три сверхплановых судна. К 33-й годовщине Великого Октября работники завода готовятся дать сверх плана пять новых барж.

Н. СЕРИКОВ,
председатель завкома Пинского завода.

Творческая мысль рационализаторов

Вместе со всеми трудящимися речники Советского Союза стоят на вахте мира. Коллектив Омского судоремонтного завода имени Сталина в эти дни работает по повышенным обязательствам. Выполнять их помогает многочисленный отряд рационализаторов завода. Их с каждым днем становится все больше и больше. За первое полугодие в технический отдел поступило 42 предложения.

На заводе хорошо известны имена стахановцев-рационализаторов тт. Летунова и Ульянова, работающих в кузнечном цехе. Каждый из них внес в совет технических усовершенствований по 8 предложений. Тов. Ульянов, например, применил новый штамп для поковки рычагов жвакогалса. Это втрое ускорило выпуск изделия. Известен как неутомимый рационализатор и начальник инструментального цеха коммунист Михаил Андреевич Шихалеев. По его предложению при изготовлении 20 колец получается экономия более 200 кг металла. Этого количества хватит, чтобы сделать еще столько же деталей.

В дни стахановской вахты мира токари, кузнецы, слесари, инженеры и техники завода стремятся к рациональному использованию каждой минуты рабочего времени. Этому способствовала также и новая техника, внедренная в производство. Так, в литейном цехе для плавки металла было применено кислородное дутье. Это на 20 процентов увеличило производительность труда, на 10 процентов сократило расход кокса.

Рационализаторы судоремонтного завода токарь Иван Латышев, кузнецы Летунов и Ульянов, слесарь Плесовских, мастер Аникин и другие внесли свой вклад в дело выполнения в июле плана по заводу в целом. План по валовой продукции завод выполнил на 115 процентов.

Л. ИЛЬИНА.

ОМСК.

Обязательства выполняются

При подписании Стокгольмского Воззвания многие экипажи судов Днепра обязались совершать часть рейсов на сэкономленном топливе.

Больших успехов добились экипажи пароходов «Академик Тимирязев», «Ташкент», «30 лет ВЛКСМ», «Кишинев», «Некрасов», которые в минувшем месяце по трое суток работали на сбереженном топливе. Более двух суток отработали на сэкономленном топливе команды судов «Софья Перовская», «Ильич», «Энгельс», «Академик Павлов» и другие.



Коллектив узла связи Волжского грузо-пассажирского пароходства получил третью всесоюзную премию. Став на стахановскую вахту мира, связисты взяли новые, повышенные обязательства.
На снимке: инженер **Н. С. Крекалев**, осваивающий новую установку.
Фото П. ВЫШКИНДА.

15-й рейс плотовода „Герцен"

Пароход «Герцен» водит плоты на плесе Тюмень — Артамоново. Это очень трудный участок пути. Для того, чтобы провести караван по извилистому руслу реки Туры, нужны острый, наблюдательный глаз судоводителя и отличное знание плеса. Этими качествами обладает молодой капитан судна тов. Иваницкий. Возглавляемый им коллектив упорно борется за досрочное завершение навигационного плана.

Пароходы, работающие в этом плесе, обычно берут на гак один плот — «сигару». Коллектив «Герцена», став на стахановскую вахту мира, стал водить по два плота. Уже сделано четыре рейса, и в конечные пункты доставлено восемь плотов.

В один из наиболее ответственных рейсов на гаке плотовода было 2.802 тонны, что почти в три раза превышает плановую нагрузку. Несмотря на это, плоты были доставлены на сутки раньше срока.

Дружная работа всего коллектива позволяет наполовину экономить стояночное время. На экипировку в Тюмени полагается 14 часов, команда же тратит на это почти вдвое меньше.

«Герцен» уже совершил в эту навигацию 14 рейсов. Отправляясь в свой 15-й рейс, коллектив судна дал слово трудиться еще лучше и умножить свои производственные успехи.

И. ЛЕОНОВА.

Наш ответ

Коллектив парохода «Армения», работая во время вахты мира на участке Камское Устье — Щербаков, июльский план завершил досрочно на десять дней, сэкономив при этом 25 тонн топлива.

В августе команда парохода трудится с еще большим под'емом.

М. АРСЕНЬЕВ.

г. ГОРЬКИЙ.

По родной стране

СВЕРХПЛАНОВЫЙ УГОЛЬ РОДИНЕ

ЛЕНИНСК-КУЗНЕЦКИЙ (Кемеровская область), 13 августа. (ТАСС). Среди угольных предприятий Кузбасса шахта имени Кирова — крупнейшая на Ленинском руднике — по праву считается одной из лучших. На протяжении многих месяцев она работает ритмично, изо дня в день увеличивая добычу угля.

День шахтера кировцы встречают перевыполнением своего годового обязательства, взятого в письме к товарищу И. В. Сталину.

55 эшелонов топлива, выданного сверх плана, — таковы итоги за 7 месяцев и 10 дней. Решающее значение в достижении этих успехов имели механизация процессов угледобычи и умелое использование новой техники.

В дни вахты мира кировцы трудятся с особым под'емом. Только за первую декаду августа на-гора выдано более двух эшелонов сверхпланового топлива.

ХЛЕБНЫЕ ОБОЗЫ МИРА

КАЛИНИНГРАД, 13 августа. (ТАСС). В области после обильных дождей установилась теплая солнечная погода. Хлеборобы дорожат каждым погожим часом. Сотни жаток и самоходных комбайнов, десятки сложных молотилок работают на полную мощность.

Сегодня колхозы области организовали красные обозы мира. Машины и подводы двигались на ссыпные пункты со знаменами, лозунгами и плакатами, призывающими к борьбе за мир, за быстрое окончание уборки урожая. К шести часам вечера колхозы и совхозы доставили на государственные элеваторы в три раза больше зерна, чем в предыдущие дни августа.

НОВЫЙ МЕТОД ЗАБИВКИ СВАЙ

ЛЕНИНГРАД, 14 августа. (ТАСС). Сотрудник ленинградского отделения Всесоюзного научно-исследовательского института водоснабжения О. А. Савинов предложил и осуществил новый способ забивки деревянных и металлических свай в любой грунт методом вибрирования.

Специальный аппарат-вибратор колеблет сваю со скоростью 3 тысяч колебаний в минуту. Под его тяжестью ствол легко уходить вглубь. На погружение 20-метровой сваи требуется от 2 до 10 минут. Обычная забивка такой сваи паровым копром занимает 2—3 часа.

В ГОРЬКОВСКОМ КРАЕВЕДЧЕСКОМ МУЗЕЕ

ГОРЬКИЙ, 14 августа. (ТАСС). Вчера в областном краеведческом музее открылся новый отдел «Социалистическое хозяйство Горьковской области».

Экспозиция отдела, занимающая пять залов, дает яркое представление о развитии в городе Горьком и области транспортного машиностроения. Посетители рассматривают модели грузовых и легковых машин автомобильного завода имени Молотова, буксирных теплоходов, самоходных барж, крановых судов и пассажирских паровозов завода «Красное Сормово» имени А. А. Жданова, продукцию заводов «Красная Этна», «Двигатель революции» и других предприятий. В диаграммах, фото и картинах широко отражена работа Горьковского механизированного речного порта.

Соревнование портовиков и движенцев Волги

У телефона — диспетчеры

В газете «Речной транспорт» 8 августа были опубликованы обязательства портовиков и диспетчеров движения волжских пароходств, развернувших комплексное соревнование за ускорение оборота судов.

Редакция обратилась по телефону к диспетчерам районных управлений волжских пароходств с просьбой рассказать, как они организуют равномерную подачу судов в пункты выгрузки, как обеспечивают в портах и на рейдах обработку судов в срок и досрочно.

Как видно из сообщений диспетчеров, до сих пор основной помехой в ускорении оборачиваемости флота остается пачкообразная подача судов.

◇ ◇

Тов. МАСЛЯЕВ,
старший диспетчер Горьковского районного управления.

В августе в нашем районном управлении обработка транзитного флота, особенно судов, идущих безостановочно, значительно ускорилась. Этому немало способствовали своевременно и качественно составленные декадный и суточный графики подачи и отправления судов.

За полтора-двое суток мы информируем порт и пристани, находящиеся в границах нашего управления, о подходе судов. И когда буксировщик, поставивший груженый караван, приходит на Горьковский рейд, для него уже сформирован воз. Мы стараемся, чтобы команда меньше тратила времени на забор топлива и продовольствия, на получение заработной платы.

Наши диспетчеры заключили договоры с командами пароходов на досрочную обработку и отправку в рейс. Так, диспетчер тов. Цыганов имеет такой договор с командой парохода «Кузнец». 11 августа это судно благодаря совместным усилиям диспетчера и команды ушло с нашего рейда на 3 часа раньше срока. Так же быстро была снабжена всем необходимым команда грузового теплохода «Абхазия», шедшего безостановочным рейсом. Для того, чтобы судно не задерживалось на рейде, мы на ходу подсаживаем на него дистанционных лоцманов, кассира, высылаем навстречу плавучую лавку с продовольствием.

Мы соревнуемся с диспетчерами других районных управлений нашего пароходства. Лучших показателей добилась у нас сквозная диспетчерская смена тов. Осянина. В августе мы отправили по графику 77 проц. судов — почти вдвое больше, чем в июле.

Однако в нашей работе немало недостатков, срывающих плановую, ритмичную работу флота. Основным бичом является пачкообразная подача судов в границы управления. Так, 12 августа к нам одновременно пришли пароходы «Бехтерев», «Севастополь» и «Донбасс». Надо их снабжать топливом, продовольствием, зарплатой, формировать для них возы. Получился затор, суда простояли лишних несколько часов, срывая график.

Чтобы соревнование диспетчеров и портовиков проходило успешно, надо раз и навсегда покончить с неравномерной подачей флота в один и тот же пункт.

Тов. КАНДРАШОВ,
старший диспетчер Саратовского районного управления.

Коллектив диспетчеров районного управления совместно с портовиками составляет декадные и суточные графики подачи и обработки судов. Начальник Саратовского порта тов. Горбачев издал приказ, обязывающий работников быстрее обрабатывать флот.

Мы заранее составили декадный график подачи порожних судов и отправления груженых караванов. За декаду ставим в известность клиентов о судах, которые к ним прибудут, чтобы они заранее готовили свои причалы.

Заметных успехов добились в работе сквозные диспетчерские смены тт. Коняхина и Осипова. Они значительно перевыполнили план отправления судов по графику. При их содействии в июле было отправлено безостановочно 42 каравана вместо 38 по плану.

Тов. ПЕРШИН,
старший диспетчер Сталинградского районного управления.

Хотя у нас созданы сквозные диспетчерские смены и мы соревнуемся с диспетчерами Сталинградского порта, а также других районных управлений, мы никак не можем изжить пачкообразности в подаче и отправлении транзитного флота.

Как правило, в наших границах стоят по 6—7 караванов: здесь и сухогрузные баржи, и плоты, и нефтянки. Концентрированная подача флота идет из Саратова, Владимировки, Камского Устья, что создает заторы на угольной базе, срывает график отправления караванов.

Искусственно задерживать у себя флот чтобы он мог ритмично приходить в пункты назначения, я не могу. Поэтому мы тоже невольно становимся виновниками пачкообразной подачи флота. Нередко бывает, что в течение 12 часов к нам не приходит ни одного судна, а затем их приходит сразу 5—6 и все с большими караванами.

Лучше других справляется с работой по графику диспетчерская смена тов. Зимнякова. Во время дежурства этой смены суда, как правило, уходят без задержки.

Я думаю, что вместе с диспетчерами пароходства и районных управлений нам следует прежде всего бороться с концентрированной подачей флота в одни и те же пункты. Тогда будет устранена основная помеха в борьбе за скоростную оборачиваемость судов.

Тов. КАЛАШНИКОВ,
дежурный диспетчер пристани Владимировка.

За последнее время мы достигли некоторых успехов. Нередко отправляем суда на 3—4 часа раньше срока. Этому способствует своевременная информация о подходе судов, которую мы получаем из Сталинграда. Теперь мы заранее знаем, какие суда к нам идут под погрузку, и готовимся к их приему. Мешают нам большие перебои в подаче порожнего тоннажа. Это задерживает тягу и своевременное формирование возов. Так, 13 августа у нас не было для загрузки ни одной баржи.

В информации налаживается некоторый порядок. Мы стали сообщать соседним диспетчерским пунктам не только о том, когда придет к ним судно, но и о том, с каким грузом и куда оно должно будет следовать дальше.

Однако нерегулярная подача тоннажа с верховьев Волги очень тормозит нашу работу. Мы стараемся регулировать отправление караванов, но нам это не всегда удается. Например, 10 и 11 августа к нам пришло сразу три и четыре каравана. Естественно, отправить их в рейс своевременно мы не смогли.

Тов. ЛЫСМАНОВ,
дежурный диспетчер Астраханского районного управления Волжского грузо-пассажирского пароходства.

У нас налажен контроль за обработкой пассажирских пароходов, грузовых теплоходов и рефрижераторов. Контроль осуществляют наши диспетчеры через начальников участков малой и большой скорости. Диспетчер погрузочных работ и движения у нас представлен в одном лице. Будучи осведомлен о подходе судов, он регулирует работу бригад грузчиков. У нас до сих пор не налажено комплексное соревнование между диспетчерами, портовиками и путейцами. А это принесло бы делу большую помощь.

Задерживает обработку флота в Астрахани концентрированная подача флота. Но не только это мешает нам в работе. Часто клиенты не указывают нам, куда поставить тоннаж под разгрузку. А бывает и так: приходит караван с солью, а рыбники требуют баржи разгружать в тех пунктах, куда наши рейдовые барказы не могут подходить, так как у них велика осадка. Для расстановки судов в районе Астрахани нужна мелкосидящая рейдовая тяга. Тогда тоннаж будет меньше простаивать.

С опозданием приходит, как правило, и пассажирский флот, и мы должны изыскивать средства, чтобы ввести его в расписание. Чтобы не задерживать отправления пассажирских судов, мы разгружаем их у ближних лабазов либо по месту их стоянки. Груз складываем прямо на причал, и уже после ухода пассажирских судов приходится груз рассредоточивать по складам.

Ритмично и точно по графику обрабатываются у нас грузовые теплоходы и рефрижераторы. Не было случая, чтобы эти суда опаздывали с отправлением в рейс.

Славная страница истории рабочего движения

К 50-летию грандиозной забастовки тифлисских железнодорожников

1 (14) августа 1900 года рабочие тифлисских Главных железнодорожных мастерских и депо начали забастовку. Их поддержали рабочие других предприятий города, и вскоре забастовка приняла грандиозные размеры. Этой борьбой тифлисских рабочих руководил Иосиф Виссарионович Сталин.

Тифлисские рабочие августовской забастовкой вписали славную героическую страницу в историю революционного движения народов Кавказа. Забастовка получила большой отклик в широких массах рабочих России.

Конец XIX века характерен для Европы разразившимся промышленным кризисом. Кризис не миновал и России. Одно за другим закрывались предприятия (за короткий период с 1900 по 1903 г. было закрыто до 3 тысяч крупных и мелких предприятий), более 100 тысяч рабочих было выброшено на улицу. И без того низкий жизненный уровень рабочего класса в годы кризиса еще более снизился. Небольшие завоевания рабочих, вырванные у капиталистов в упорных стачках, были взяты капиталистами обратно. В период кризиса капиталисты с еще большим озлоблением эксплоатировали рабочих. Жизнь для пролетариата России становилась невыносимой. Особенно жестокой эксплоатации подвергали капиталисты пролетариев окраин России и, в частности, рабочих промышленных центров Кавказа.

***

Железнодорожные мастерские и депо являлись наиболее крупными промышленными предприятиями в Тифлисе. Положение рабочих было здесь крайне тяжелым. Грязь, копоть, вонь, частые несчастные случаи, непомерно длинный рабочий день, мизерная заработная плата, грубое обращение с рабочими, доходившее до кулачной расправы, политическое бесправие — вот картина условий труда и быта тифлисских железнодорожников.

Все более и более невыносимым становится положение тифлисских железнодорожников в связи с переходом в 1889 году Закавказской железной дороги в ведение казны (правительства). Жадность и произвол правительственных чиновников, злоупотребления администрации дороги, рост цен на предметы первой необходимости — все это обрекало рабочих и их семьи на полуголодное существование.

Стачками и забастовками отвечали рабочие на притеснения капиталистов. Борьбу пролетариата против буржуазии и царизма возглавляли социал-демократы центральной группы тифлисской организации.

Революционная социал-демократическая группа тифлисской организации сложилась в борьбе с оппортунистическим большинством «Мессаме-даси». Товарищ Сталин, возглавлявший эту группу, исходя из опыта созданного Лениным Петербургского «Союза борьбы за освобождение рабочего класса», повел тифлисскую социал-демократическую организацию по пути массовой политической агитации и открытой борьбы с царским самодержавием.

В декабре 1898 года по инициативе товарища Сталина рабочие тифлисских железнодорожных мастерских и депо впервые провели крупную забастовку, которая открыла собой целую полосу стачечного движения на предприятиях Тифлиса.

Товарищ Сталин готовил рабочих к грядущим революционным боям с царизмом и буржуазией. Его неустанная пропагандистская работа в рабочих кружках, участие в подпольных собраниях, организация забастовок и стачек, налаживание выпуска революционных листовок и прокламаций помогли тифлисским рабочим об'единиться вокруг социал-демократической организации для борьбы с царским самодержавием и капиталистическим строем.

«Я вспоминаю 1898 год,—говорил впоследствии товарищ Сталин,—когда я впервые получил кружок из рабочих железнодорожных мастерских... Здесь, в кругу этих товарищей, я получил тогда первое свое боевое революционное крещение... Моими первыми учителями были тифлисские рабочие» (Соч., т. 8, стр. 174).

Товарищ Сталин учил рабочих бороться за свои права и сам учился у них практике революционной борьбы. Он умело соединяет пропаганду идей научного социализма с практикой революционного движения. Рабочие горячо любили товарища Сталина за то, что он указывал им путь борьбы с царизмом, принимал непосредственное активное участие в этой борьбе, был организатором и руководителем стачек и забастовок.

«В период 1898—1900 гг. тифлисская центральная социал-демократическая группа провела огромную революционно-пропагандистскую и организационную работу по созданию нелегальной социал-демократической партийной организации; члены центральной партийной группы вели интенсивную революционную пропаганду, каждый из них руководил рабочими кружками. Только у одного товарища Сталина было более 8 рабочих социал-демократических кружков» (Л. Берия. «К вопросу об истории большевистских организаций в Закавказье», 1948 г., стр. 22—23).

Участник августовской стачки 1900 года, старый рабочий П. Д. Хурцилава, который учился в кружке И. В. Сталина, рассказывает:

«Занятия кружка проходили очень живо и интересно.

В простой, понятной форме товарищ Сталин рассказывал нам о задачах рабочих в борьбе с самодержавием, обучал основам политической грамоты. Участники нашего кружка, вдохновленные своим руководителем, с нетерпением ждали случая, чтобы реализовать на деле все, к чему готовила их партия и их учитель.

Случай этот скоро представился. В железнодорожных мастерских началась забастовка. Мы, конечно, приняли в ней участие. И как мы обрадовались, когда товарищ Сталин поручил нам борьбу со штрейкбрехерами».

Товарищ Сталин вместе с Л. Кецховели, А. Джапаридзе, С. Аллилуевым и другими долго и тщательно готовил забастовку тифлисских железнодорожников. В этой работе активное участие принимал высланный из Петербурга за революционную деятельность М. И. Калинин. До начала стачки был организован стачечный фонд, подпольно издавалась революционная литература, устанавливалась связь с рабочими многих фабрик и заводов Тифлиса и других городов.

В конце июля центральная социал-демократическая группа тифлисской организации провела несколько нелегальных собраний передовых рабочих. Собрания проходили в горах. На одном из таких собраний, где обсуждался вопрос о предстоящей забастовке, выступил соратник В. И. Ленина и И. В. Сталина — М. И. Калинин, работавший в то время токарем в тифлисских железнодорожных мастерских.

***

30 июля (по старому стилю. — А. К.) на собрании представителей цехов железнодорожных мастерских были выработаны требования к администрации: сократить рабочий день до 8 часов, уничтожить вечерние сверхурочные работы, повысить поденную заработную плату на 30 — 50 процентов, запретить грубое обращение с рабочими и т. д. В ответ на требования рабочих администрация с помощью полиции произвела многочисленные аресты.

«В ночь с 31 июля на 1 августа (по старому стилю. — А. К.) были произведены обыски и арестованы рабочие (аресты начались в 2 часа ночи; было арестовано 68 передовых рабочих. — А. К.), на вредную деятельность которых поступили наиболее веские указания чинов полицейского жандармского управления и агентурные.

1 августа рабочие собрались в мастерские спокойно, но в тот же день после завтрака слесари токарного цеха, прекратив работы, гурьбой направились в вагонный цех и, соединившись с последним, прошли по остальным цехам мастерских и депо... К 9 часам утра все работы в мастерских и депо были окончательно прекращены. Выходя из мастерских совершенно спокойно, рабочие не производили никаких беспорядков и не пред'являли никаких об'яснений причин стачки» (из Постановления тифлисского губернского жандармского управления по делу о забастовке в июле—августе 1900 г. рабочих Главных мастерских Закавказских железных дорог и депо «Тифлис» 16 октября 1901 г.).

Среди арестованных была большая группа передовых рабочих, в частности С. Аллилуев, З. Чодришвили и другие.

В ответ на аресты утром 1 августа рабочие об'явили забастовку. К 9 часам утра забастовкой были охвачены Главные железнодорожные мастерские и депо.

К требованиям, выработанным 30 июля, был добавлен пункт о немедленном освобождении арестованных товарищей.

Администрация мастерских и депо, думая запугать и подавить начавшуюся забастовку, вызвала войсковые части, несколько сотен полицейских. Но нельзя было уже остановить мощного потока рабочих, двинувшегося по улицам Тифлиса.

Утром 2 августа среди рабочих распространялась выпущенная на русском и грузинском языках прокламация к рабочим Тифлисских железнодорожных мастерских и депо. В ней, в частности, говорилось:

«Товарищи!

Нигде труд не поставлен в такие ужасные условия, как у нас!

Нигде созидатели всех материальных благ не прозябают в такой нищете, как у нас!

Нигде рабочие не принижены—порабощены, как у нас!

Из нас весь сок выжимают, с нас кожу заживо сдирают. Нам больно, мы о наших болях, о наших страданиях друг другу жалуемся — нам говорить воспрещают!

Мы стонем от побоев, ежеминутно (нам. — А. К.) наносимых. На нас палачей-жандармов натравляют!

Мы требуем человеческого обращения. Наших товарищей, за наши интересы крепко стоящих, в острог сажают!

Вперед, друзья-товарищи! Сбросим с себя позорную опеку наших кровопийц.

Докажем нашим эксплоататорам, что мы сумеем постоять за себя и за наших арестованных товарищей».

Требования бастовавших рабочих были пред'явлены начальнику Закавказской железной дороги. Тот квалифицировал забастовку как бунт, и 6 августа Тифлис был об'явлен на военном положении.

Бастующих тифлисских железнодорожников поддержали и также об'явили забастовку рабочие других предприятий: 2 августа началась забастовка на чугунолитейном и машиностроительном заводе Аралова и на табачной фабрике Энфенджианца, 8 августа забастовали рабочие на табачной фабрике Сафарова, 10 августа об'явили забастовку рабочие завода войлочно-бурочного производства и обуви Адельханова.

Несмотря на то, что город был об'явлен на военном положении, несмотря на угрозы закрытия мастерских 4 августа и увольнения всех, кто не приступит к работе, забастовка продолжалась.

4 августа жены арестованных рабочих вышли на демонстрацию и по улицам направились к генерал-губернатору, требуя от него освободить их мужей из тюрьмы. Смелое выступление женщин (первое в Закавказье) еще более воодушевило бастующих рабочих.

К бастующим рабочим железнодорожных мастерских и депо присоединились рабочие железнодорожных станций Михайлово, Елизаветполь и других. Железнодорожное движение было парализовано.

Забастовочный комитет систематически выпускает прокламации и листовки. Их расклеивали на стенах домов, разбрасывали по улицам. Полиция не в состоянии была ни открыть место печатания прокламаций, ни поймать распространителей.

Страстные слова прокламаций звали рабочих к борьбе с ненавистным правительством, к борьбе за лучшую жизнь. Вот что было написано в прокламации забастовочного комитета от 8 августа:

«Товарищи! Нас арестовывают за то, что мы требуем исполнения закона. — значит, правительство издает законы, чтобы обманывать, морочить нас.

Нас арестовывают за то, что мы требуем повышения нищенской платы, — значит, правительство хочет, чтобы мы вели полуголодную, зверскую жизнь.

Нас арестовывают за то, что мы требуем чтобы с нами обращались, как с людьми,— значит, правительство смотрит на нас, как на скотов, которые и лягаться не имеют права.

Запомним это, братцы! Когда придет день расчета с правительством, — а день этот близок, — мы потребуем за это отчет.

— Теперь, братцы, дружно будем стоять за свои требования и покажем нашим кровопийцам и их прихвостням с правительством, что они имеют дело не с жалкими рабами и бессловесными скотами, а с людьми, которые умеют требовать, умеют бороться, и, если нужно, и страдать за святое дело...

Дружно к победе, друзья-товарищи!».

Бесполезны были попытки полиции целыми ночами срывать со стен прокламации; на следующий день они появлялись вновь.

С первых же дней забастовки начались жестокие репрессии против рабочих. Только в ночь с 6 на 7 августа было арестовано свыше четырехсот рабочих, к 15 августа — около 900 человек, а всего за время героической забастовки — около 1500 рабочих.

Полицейские сыщики сбились с ног, пытаясь найти и арестовать руководителей забастовки и, в частности, вдохновителя всего движения — товарища Сталина. Но забастовщики надежно укрывали товарища Сталина.

Войсковые части и полицейские отряды окружали железнодорожные мастерские, жилые рабочие кварталы, как звери, набрасывались на рабочих, безжалостно избивали их нагайками и прикладами. Но сопротивление бастующих сломить не удалось. Участники забастовки — русские, грузины, армяне, осетины—в течение 15 дней стойко боролись за свои требования.

После двухнедельной героической борьбы за свои человеческие права железнодорожники 15 августа прекратили забастовку.

Забастовка была подавлена силой оружия. Рабочих насильно заставляли приступить к работе, многих из арестованных рабочих правительство этапом выслало в свои поселения, многие были осуждены и сосланы.

Но эти жестокие репрессии не сломили боевой революционный дух тифлисского пролетариата. «После этих событий, — писала «Брдзола» («Борьба»), — на арену выходят все тифлисские рабочие и почти ни одного дня не проходит без того, чтобы стачка не происходила на каком-нибудь промышленном предприятии».

***

Августовская забастовка тифлисских железнодорожников 1900 года сыграла огромную роль в развитии революционного движения рабочих Закавказья.

Год спустя товарищ Сталин, характеризуя требования рабочих в забастовке 1900 г., писал в подпольной газете «Брдзола»:

«Пусть эти требования мелки, пусть сами рабочие отдельных городов и районов сегодня борются разрозненно, — сама эта борьба научит рабочих, что полная победа будет достигнута лишь тогда, когда весь рабочий класс пойдет на штурм своего врага как единая, крепкая, организованная сила. Эта же борьба покажет рабочим, что они помимо своего прямого врага — капиталиста — имеют другого, еще более неусыпного врага — организованную силу всего буржуазного класса, нынешнее капиталистическое государство со своим войском, судом, полицией, тюрьмами, жандармерией» (Соч., т. 1, стр. 15).

Ленинско-искровская «Брдзола», основателем и руководителем которой был товарищ Сталин, указывала на огромное значение августовской забастовки для дальнейшего развития революционного движения в Закавказье и Грузии. Именно с этой стачки «...рабочее движение у нас твердо становится на путь политической борьбы. Правда, необходимость борьбы с правительством у нас была давно осознана многими рабочими, еще во время первой маевки они громогласно признали необходимость ее. Но на деле их движение не носило яркого политического характера, и только с этого момента наши рабочие и правительство встали лицом к лицу, вступили в смертельную схватку. Конечно, рабочим трудно было одержать полную победу при первой же схватке...

Но это поражение по своему значению и последствиям превышало многие победы. Поражение это было своего рода победой для потерпевших поражение, во всяком случае оно было провозвестником приближения победы. И, действительно, стойкость, которую проявили рабочие, еще не испытанные в борьбе, в продолжение целых десяти дней на поле ожесточенной битвы, и выход их из этой битвы почти невредимыми ничем не уступали блестящей победе».

Забастовка тифлисских железнодорожников в августе 1900 года показала рабочему классу Закавказья, что сплоченность и организованность в борьбе за свои права—могущественнее силы штыков правительства.

Забастовка прочно закрепила в рабочем движении революционные методы работы среди пролетариата. Эти методы борьбы внедряли товарищ Сталин и его соратники.

Среди пролетариата России августовская забастовка тифлисских железнодорожников нашла горячий отклик.

Ленинская «Искра», оценивая значение августовской забастовки, в которой участвовало 4.000 рабочих, писала в 1901 году: «Напустив на город целую свору шпионов, выписанных из России, наполнив мастерские и фабрики провокаторами, жандармы готовы были думать, что им наконец-то удалось в корне подточить всякую возможность развития рабочего движения. Но им пришлось скоро убедиться, что рабочее движение в Тифлисе «развивается вглубь и вширь», как заявили они шефу своему, министру внутренних дел, испрашивая у него новый кредит на усиление корпуса шпионов».

В XX век рабочие Тифлиса и всего Закавказья вступили, имея первый опыт революционной борьбы, и смело пошли за рабочим классом России.

Пролетариат России под руководством Ленина и Сталина в Октябре 1917 года покончил с самодержавием и капитализмом и проложил путь к светлому будущему — коммунизму.

А. КУЗОВЛЕВ.

Филиал вечернего университета марксизма-ленинизма

Омский горком партии в новом учебном году открывает филиал вечернего университета марксизма-ленинизма при политотделе Нижнеиртышского пароходства.

Сейчас проходит набор слушателей на первый курс университета.

Шефство над судами

По инициативе городских и областных организаций Саратова организовано шефство городских культурно-просветительных учреждений над командами судов флота Саратовского районного управления. Дом культуры трудовых резервов шефствует над пароходом «Н. Крупская», областная библиотека — над командой парохода «Чехов», Городской дом научных работников— над комсомольско-молодежным теплоходом «Опыт».

Шефы выделяют на суда библиотечки, разнообразные настольные игры, помогают оборудовать красные уголки. Работники культурно-просветительных учреждений — частые гости на судах. Здесь они читают лекции на самые разнообразные темы, выступают с концертами художественной самодеятельности, помогают выпуску стенных газет. Большой интерес проявляют шефы и к производственным делам команды.

Для организации шефской работы сотрудники культурно-просветительных учреждений выезжают в рейс на пассажирских судах, встречают буксировщики, когда они возвращаются из рейса в Саратов.

А. БИРЮКОВ.

САРАТОВ.

Культурное обслуживание портовиков

Третий раз за навигацию теплоход «Культбаза» Среднеазиатского речного пароходства побывал на пристани Уч-Сай (на Аральском море).

Грузчики, крановщики, работники плавсостава и бакенщики охотно посещают «Культбазу». Здесь они слушают радио; для любителей-музыкантов имеются гармони, мандолины, гитары, балалайки.

Работники политотдела выступают на узбекском и русском языках с лекциями и докладами о движении за мир во всем мире.

В читальном зале — свежие газеты и журналы, новинки художественной литературы, которые можно здесь же купить.

Механик-наставник тов. Харитонов провел ряд бесед о руслановском и бурлаковском движении.

А. БАРАНСКИЙ,
ст. инструктор политчасти Аму-Дарьинского бассейна.

Новые книги

Издательство Министерства речного флота (Речиздат) выпустило новые книги:

Начальнику грузовой конторы. Практическое руководство. Составил М. Н. Слонов. Москва. 1950 год, стр. 209. Цена 6 руб. 2-е издание.

Руководство утверждено Центральным учебно-методическим советом при Главном управлении кадров Министерства речного флота. В нем указаны обязанности начальника грузовой конторы, изложен порядок выполнения операций по переводам грузов, ведению учетных книг, составлению грузовой и кассовой отчетности на пристани.

М. Пархомов. Новатор Павел Гурин. Москва, 1950 год, стр. 23. Цена 80 коп.

В этой брошюре коротко рассказывается о знатном речнике Днепра — лауреате Сталинской премии капитане парохода «30 лет ВЛКСМ» Павле Ивановиче Гурине.

М. Пархомов. Под красным вымпелом. Москва. 1950 год, стр. 24. Цена 80 коп.

В брошюре «Под красным вымпелом» напечатаны два очерка о передовых судах Днепровского пароходства — пароходе «Академик Крылов» и комсомольско-молодежном теплоходе «Кама».

Т. И. Фокин. Некоторые случаи поломок речных паровых машин. Москва, 1950 год, стр. 99. Цена 4 руб. 80 коп.

В своем труде автор довольно подробно анализирует причины поломок деталей паровых машин на пароходах главным образом старых конструкций и дает практические советы, что нужно сделать, чтобы устранить эти поломки.

В московский Южный порт теплоход «Барнаул» доставил 1150 тонн пшеницы нового урожая. Портовики столицы в срок разгрузили судно. На снимке: обработка теплохода «Барнаул».

Фото А. ВОРОНОВА.

На темы дня

Внимание расчистке заводских акваторий

«Вот уже пять лет, как из-за недостаточных глубин груженый флот вовсе не может зимовать в нашем затоне, — сообщает в своем письме в редакцию директор Золотовских мастерских тов. Лаврентьев. — В прошлую навигацию занялись было разработкой акватории, однако земснаряд «Волжский-28», который работает на рефулер, так и не достиг существенных результатов, поскольку дно илистое».

Старший инженер Омского технического участка тов. Дегтярев пишет в редакцию о безобразном состоянии акватории Омского судоремонтного завода. Администрация завода (директор тов. Киселев) не только не принимает мер к тому, чтобы прекратить ее засорение разным хламом и металлическим ломом, но и к тому, чтобы обеспечить расчистку затона техническими средствами путейцев. В прошлом году, например, район, где должен был работать земснаряд, загромождали судами; в нынешнем году в этом районе не убрали плавающий лес, не подняли затопленный лесовоз, не перенесли отсюда электролинию.

Расчистка затонов и подходов к ним — ответственный раздел подготовки речного транспорта к зиме. Своевременно и качественно производя эту важную работу, речники не только обеспечивают безопасный заход и отстой судов, но и создают нужные условия для планомерного и рационального распределения их в акваториях промышленных предприятий. Ведь за последние годы речной флот получил большое пополнение, и вопрос о нормальной дислокации судов в межнавигационный период приобретает первостепенное значение. Коллегия министерства, обсуждавшая на своем очередном заседании 21 июля ход подготовки к судоремонту 1950—1951 гг., в протоколе заседания записала, как один из серьезных пунктов этой подготовки, проведение мероприятий по расчистке затонов и подходов к ним.

Ход работы в этом направлении пока нельзя признать удовлетворительным. Как и в прошлые годы, в адрес путейцев идут многочисленные претензии. Да это и немудрено. На Шексне, например, надо было весной и летом произвести расчистку акваторий в затонах Череповецкого и Кандусского заводов, Девяткинских, Белозерских и Вытегорских мастерских. Развернулись же очистительные работы только в Вытегорских мастерских. Не работают путейцы и в затонах предприятий Северного пароходства, хотя по плану весенне-летней расчистки акваторий, утвержденному министерством, им следовало поставить земмашины в Кузино, Тулубьево и других пунктах зимовки флота.

Из года в год срывается расчистка акватории в Вологде, и работники завода, чтобы обеспечить безопасный отстой флота, вынуждены возводить специальную плотину. Минувшей зимой плотину прорвало, вода ушла, и два судна, сев на дно, получили повреждения. Положение ясное — надо углублять акваторию у завода. Но поскольку затона в Вологде нет и суда зимуют непосредственно на реке, идет длительный и бесполезный спор — за счет каких средств расчищать? Обязан ли делать расчистку Главводпуть в порядке своих плановых работ, или Главсеверофлот должен оплатить расчистку по капитальным затратам? Главки спорят, но Вологодскому заводу и Сухонскому пароходству от этого не легче...

Сложная обстановка создается в г. Щербакове, где будет зимовать много судов, причем не в затоне, которого здесь также нет, а прямо на Волге и в гавани. Расчистка плеса и ковша гавани планировалась и в позапрошлом и в прошлом году, однако ни разу путейцы не выполнили работ в запланированном об'еме.

Надо решить, наконец, вопрос о расширении акватории затона завода «Памяти Парижской Коммуны», поскольку на заводе имени Жданова отстой судов должен быть резко сокращен по сравнению с предыдущими годами. От того, как быстро приступят к работам в этом затоне, будет зависеть успех ремонта флота Волжского грузо-пассажирского пароходства.

Не менее важно произвести в должном об'еме расчистку затонов на Каме, флот которой значительно пополнился. Тут встает вопрос о создании новых затонов, об использовании для отстоя судов акватории Камской судоверфи. Путейцы должны не позже конца августа приступить к работам в этом бассейне, не откладывая их на конец навигации, как бывало в прошлые годы.

Неблагоприятно складываются условия отстоя в Астрахани, где в настоящее время почти забило песками акваторию завода имени 30-й годовщины Октября. А ведь здесь зимует значительная часть флота Волготанкера. Ряд серьезных задач по расчистке и приведению в порядок заводских акваторий необходимо решить пароходствам и бассейновым управлениям пути Юга и Востока.

План расчистки акваторий и подходов к ним, уже составленный вчерне главными управлениями министерства, должен быть рассмотрен с обязательным участием линейных организаций, быстро откорректирован и утвержден. График расстановки земснарядов на оставшийся период навигации должен быть также уточнен и без промедления утвержден, чтобы не потерять ни дня, чтобы полностью выполнить запланированный об'ем работ по расчистке акваторий и подходов к ним.

Строители медлят

Петрозаводский завод является крупной судоремонтной базой в Беломорско-Онежском пароходстве. Он производит ремонт морского и озерного флота. Однако цехи завода, его оборудование не вполне соответствуют выполняемой им программе. Четыре года назад была начата постройка литейного цеха, но строители ГВРУ так и не сумели ввести его в эксплоатацию. Время, отсутствие должного надзора и подпочвенные воды разрушают стены недостроенного цеха.

Строители ГВРУ должны сдать ряд и других производственных зданий, а также и жилых домов в поселке. Все сроки уже истекли, а по многим об'ектам работы еще не начинались.

ИВАНЬКОВ,
секретарь партийной организации завода.

Помогать стахановцам флота по существу, а не формально

Бурлаковское движение в Московско-Окском пароходстве сделало за последние два года несомненные успехи, что нашло свое выражение в неуклонном росте технической культуры эксплоатации флота. Если в 1947 году в бассейне было всего 2 бурлаковских судна, то в следующем году их уже стало 39, в 1949 году — 113. В 1950 году обязались работать по-бурлаковски команды 180 судов. Соответственно росла и экономия средств по зимнему ремонту этих судов: в 1947 году она составила 50 тысяч рублей, в 1948 году — 826 тысяч рублей, в 1949 году — 1,5 миллиона рублей.

Однако эти успехи могли быть еще значительней, если бы аппарат управления пароходства, политотдел и бассейновый комитет профсоюза изжили тот душок равнодушия и формализма, который, к сожалению, пропитал стиль их руководства стахановским движением на флоте вообще и бурлаковским движением, в частности.

В самом деле, можно ли серьезно говорить о руководстве бурлаковским движением, если отделы и службы работают сами по себе, без должной увязки, целеустремленности, строгого контроля их деятельности со стороны начальника и главного инженера пароходства? Только этим можно об'яснить такой, например, факт, что пассажирский теплоход «Шатурпрэс», выпущенный Шиморским заводом из капитального ремонта лишь в июне 1950 года, уже через 180 часов работы был поставлен в док на повторный ремонт для смены кронштейнов и дейдвудных втулок, центровки валовых линий, исправления реверсивной муфты, заделки подворотов корпуса. Между тем, по представлению хозяйственных руководителей и общественных организаций бассейна Шиморскому заводу была присуждена вторая премия по итогам социалистического соревнования за июнь. Неудовлетворительно проведен также капитальный ремонт парохода «Серпухов» в Серпуховских мастерских.

Ряд пароходов и теплоходов выпущен в навигацию 1950 года с неисправной, а также непроверенной техническим надзором контрольно-измерительной аппаратурой или вовсе без нее. Это имело место на судах «Даргомыжский», «СТ-457», «Баку», «№ 7», «Батуми», «20-й МЮД», «Коммунар» и др.

Самотек в руководстве бурлаковским движением отчетливо проявляется в незначительном распространении передовых методов технической эксплоатации на несамоходном флоте пароходства, с одной стороны, и невнимании к качеству ремонта этого флота, с другой. Ведь не секрет, что после зимнего судоремонта в бассейне оказалось 11 наливных барж, потребовавших устранения водотечности, и только благодаря помощи флота других пароходств нам удалось выполнить апреле-майский план нефтеперевозок.

На промышленных предприятиях пароходства до сих пор не удосужились организовать производство даже простейших дизельных деталей, хотя теплоходов в Московско-Окском бассейне немало.

Промышленные предприятия пароходства не применяют индикаторов при проверке правильности укладки коленчатых валов машин и двигателей.

Надо ли особо подчеркивать, какая прямая и тесная зависимость существует между культурой, качеством судоремонта и развитием бурлаковского движения на флоте!

Политотдел за все время своего существования еще ни разу не обсуждал вопроса о состоянии и руководстве бурлаковским движением в бассейне. Качество собственного руководства политотдела в данном направлении характеризуется, между прочим, и тем, что в социалистических обязательствах, принятых весной партийно-хозяйственным активом бассейна, не нашли отражения обязательства бурлаковцев, стремящихся поставить свои суда на зимний отстой без заводского ремонта.

Когда я, как работник механико-судовой службы пароходства, непосредственно связанный с контролем хода развития бурлаковских методов на флоте бассейна, обратил внимание начальника политотдела тов. Новикова на это обстоятельство, он оборвал меня:

— Никаких бурлаковских обязательств! У вас в механико-судовой службе сам чорт не разберет, сколько будет бурлаковских судов.

Окончательно отредактированное вскоре после совещания актива обязательство по постановке осенью 1950 года 125 бурлаковских судов без заводского ремонта было принято также без совета со мною и вопреки моему заявлению на совещании актива, что свыше 150 команд уже приняли обязательства, работая по-бурлаковски, поставить свои суда на зиму без ремонта. Таким образом, в обязательство попала явно заниженная и страхующая пароходство цифра. Такого рода перестраховка уже имела место в прошлом году, когда в обязательствах записали 50 бурлаковских судов, а в действительности было в бассейне свыше 100 команд, работавших бурлаковскими методами и решивших зимой отказаться от услуг завода.

Конечно, поступая так, можно легко, без особых хлопот, без вдумчивой, целеустремленной и упорной борьбы рапортовать в конце года о выполнении обязательств. Но в чем тогда заключается мобилизующая, руководящая и контролирующая роль политотдела пароходства, баскомреча, парткома плавсостава? Ведь не в том же роль политотдела пароходства, чтобы по первому требованию из министерства (как это было накануне недавнего пленума ЦК профсоюза речников, когда докладчику потребовались данные о состоянии бурлаковского движения в Московско-Окском бассейне) дать вместо глубокого и анализирующего материала короткую цифровую справку, составленную за полчаса в механико-судовой службе на основе учетных данных.

Неосведомленностью политотдела в насущных вопросах бурлаковского движения и руководства им, равнодушием и попустительством об'ясняется и то, что в бассейновой газете «Сталинская вахта» также уделяется очень мало места практике бурлаковского движения, технической пропаганде передового опыта эксплоатации и ремонта флота.

Равнодушие, нежелание комплексно решать новые вопросы, выдвинутые ростом производственной и технической культуры на флоте, дают себя знать и в вопросах организационных. В механико-судовой службе пароходства нет, например, работника, отвечающего за техническую эксплоатацию парового и несамоходного флота. Заготовка сменных деталей для флота фактически находится в ведении двух человек. Старший инженер службы тов. Михайлов, отвечающий за капитальный ремонт флота, занимается лишь канцелярской частью этого дела: планированием заводских работ по флоту, проверкой и утверждением смет.

Вывод ясен: отношение к бурлаковскому движению в Московско-Окском пароходстве должно быть в корне изменено.

Инж. В. ЯКОВЛЕВ.

Усилить партийное руководство перевозками

Собрание партийного актива министерства

На-днях в министерстве состоялось собрание партактива, обсудившее ход выполнения плана перевозок в третьем квартале и задачи партийной организации и центрального аппарата по обеспечению успешного завершения навигационного плана 1950 года.

В своем докладе заместитель министра тов. **Вахтуров** проанализировал работу речного транспорта за прошедший период навигации, показал причины отставания перевозок сухогрузов, задолженность по которым на первое августа составляет свыше 900 тысяч тонн. Этот срыв, по мнению докладчика, об'ясняется слабой работой коммерческих отделов главных управлений и Центрального коммерческого отдела по привлечению грузов на воду, плохим использованием тоннажа, занятого на сухогрузных перевозках, что является результатом слабой организации движения флота и неудовлетворительного руководства руслановским движением со стороны центрального аппарата.

В июле Главсеверофлот, Главюгофлот и Главвосток использовали сухогрузный тоннаж несколько лучше, но в Главцентрофлоте положение не изменилось. В отделе сухогрузных перевозок главка, руководимом тов. Комиссаровым, отсутствуют необходимая дисциплина и чувство ответственности.

— Зная о неудовлетворительной работе отдела сухогрузных перевозок и, в частности, его коммунистов тт. Ячменева и Ильиной, а также отдела портов, партбюро Главцентрофлота (секретарь тов. Дмитриев) не вскрыло причин их плохой работы, не помогло ее исправить, — говорит тов. Вахтуров. — Партбюро прошло и мимо такого примечательного факта, как наказание министром двух коммунистов главка за недисциплинированность и волокиту.

В доказательство того, что плохо контролируется выполнение указаний министра и решений производственно-технической конференции по развитию руслановского движения, докладчик привел такой пример. Нефтевоз «Кировоград» значительно превысил показатели однотипных с ним теплоходов. Еще 8 июля было предложено заместителю начальника Главцентрофлота по нефтефлоту тов. Шмонину проанализировать опыт команды теплохода и распространить его на другие суда. И вот опыт этой руслановской команды все еще «изучается», до сих пор выводов никаких нет...

Значительное место в докладе было уделено работе портов и причалов клиентуры, их решающей роли в перевозках сухогрузов. Хотя основные порты и пристани переработали грузов на треть больше прошлого года, они далеко не удовлетворяют пред'являемым к ним требованиям. Этим участком речного транспорта центральный аппарат занимается мало. Достаточно сказать, что инициатор работы портов по стахановским планам — Горьковский порт весной оказался без нужных ему кранов, которые не потрудился подготовить к сроку завод имени 25 Октября.

— Трудно переоценить всю актуальность начавшегося социалистического соревнования портовиков и диспетчеров Волги за ускоренный оборот флота, — сказал тов. Вахтуров. — Но выполнение принятых волгарями обязательств немыслимо без активной помощи работников центрального аппарата министерства, его главных управлений, отделов и, в первую очередь, Главцентрофлота.

Прения, последовавшие за докладом, свидетельствовали о недостаточной подготовке собрания партактива. В выступлениях ораторов не было должной целеустремленности, как того требовали вопросы повестки дня.

Начальник технического отдела Главцентрофлота тов. **Глазков**, первым взявший слово, начал с малоубедительных утверждений, что партийная организация главного управления немало занималась навигационными вопросами. Однако производственные итоги работы главка, его продолжающееся отставание по перевозкам доказывают, что партийная организация главка далеко не использовала всех средств партийного влияния на свой коллектив для мобилизации его на решение поставленных задач. Правильно говоря о недостаточной помощи Главцентрофлоту со стороны Центрального отдела перевозок в привлечении на воду сухогрузов, тов. Глазков, как заместитель секретаря парторганизации, ничего не сказал, что же предпринимала партийная организация главка для устранения этого ненормального положения.

Тов. Глазков подчеркнул, что до сих пор в министерстве не планируют прибытия грузов в порты, чем в немалой степени об'ясняются возникающие пробки судов в некоторых из них. Ничего реального не сделано министерством и, в частности, тов. Вахтуровым для укрепления технических групп пароходств, которые могли бы быть ближайшими помощниками диспетчерского аппарата в повышении культуры руководства движением флота. Не имеет линия до сих пор и твердых указаний о судовом планировании.

В речах заместителя начальника Главюгфлота тов. **Пануса**, начальника Главцентрофлота тов. **Ромащенко** и заместителя Главводпути тов. **Садовского** преобладали в основном покаянные нотки. Они признали критику в адрес их главков правильной, заслуженной и требовали помощи. Главречпром сдал южанам в 3-м квартале всего одну баржу из десяти, не получена ими еще часть грузовых теплоходов и кранов, а порты не укреплены инженерными кадрами. Отдел поставок оборудования обходит Главводпуть. Заместитель министра тов. Пташников, по словам тов. Садовского, отодвигает строительство путейского флота на десятую очередь: из запланированных 6 земснарядов сдан лишь один, и тот не работает.

Все же главного от тт. Пануса, Ромащенко и Садовского собрание не услышало: как конкретно они будут преодолевать из'яны в работе линии, чем ей помогут, на чем сосредоточат прежде всего усилия своих коллективов.

Как нужно и можно помогать портам использовать их производственные резервы, рассказал в своем выступлении заместитель начальника Центрального отдела перевозок тов. **Махоткин.** В первой декаде июля в Южном порту столицы скопилось много перевалочных грузов из-за неувязки в работе портовиков и железнодорожников. Работники министерства поехали в порт, пригласив туда и железнодорожников. Кстати, ни тов. Ромащенко, ни начальник Московско-Окского пароходства тов. Масляков не сочли нужным присоединиться к бригаде.

— За восемь с половиной часов, — говорит тов. Махоткин, — бригада основательно разобралась в причинах, мешающих плановой отгрузке, выслушала претензии смежников, подсказала, как устранить взаимные помехи. В результате этой помощи буквально в следующие же дни портовики почти удвоили количество загружаемых вагонов. Но такой контакт необходимо поддерживать и укреплять систематически, чтобы он не ослабевал. Стоило нам в августе не отрегулировать график подачи вагонов, как снова перевалка грузов в Южном порту снизилась.

Начальник инспекции при министре тов. **Попов** заострил внимание партактива на качестве перевозок, которое, в конечном счете, решает отношение клиентуры к речному транспорту.

— Тов. Вахтуров, — говорит тов. Попов, — обошел молчанием некоторые острые углы в работе аппарата министерства, в частности, Центрального отдела перевозок, хотя именно для этого и собрался партийный актив. Наступает время, когда грузоотправителей мы должны будем искать сами, а мы к ним относимся халатно, как и к грузам. Даже грузов большой скорости у нас скапливается в портах и на пристанях тысячи тонн. В Астрахани, например, их лежит под открытым небом более тысячи тонн, потому что мы не потрудились координировать работу Астраханского порта с морским транспортом.

Начальник Политуправления тов. **Цветков** обратил внимание коммунистов министерства на неудовлетворительное выполнение речниками социалистических обязательств, на необходимость проникнуться всем работникам министерства настоящей большевистской тревогой за судьбу плана.

— Не выполнить план по сухогрузам, значит заморозить колоссальные средства страны, — сказал тов. Цветков. — Нужно к этим перевозкам приковать внимание всех речников.

Сотни тысяч речников подписались под Стокгольмским Воззванием, из'явив тем самым свое пламенное желание бороться за мир и дальнейшее укрепление мощи советского государства. От нас, от нашей помощи зависит, чтобы они могли больше сделать для Родины.

Вопросов, нуждающихся в разрешении, на речном транспорте много. Речники Амура бьются, например, как рыба об лед, потому что в планировании смешанных — речных и морских — перевозок имеется разрыв, что влечет за собой большие простои речного тоннажа.

Особо тов. Цветков остановился на необходимости усиливать критику, больше извлекать из нее уроков.

— С критикой у нас неблагополучно, у нас боятся еще пред'являть счет друг другу. В центральной печати критиковали неправильное направление в перевозках, резко осуждалась штурмовщина. Однако в министерстве об этих материалах только поговорили между собой, нигде их не обсудили.

Министр речного флота тов. **Шашков** в своем выступлении сформулировал задачи министерства на оставшийся период навигации, решение которых обеспечит речникам выполнение плана перевозок. Надо решительно улучшить работу портов, изыскивая для этого все пути. Однако даже у Главсеверофлота, который в первом полугодии работал лучше других главков, Ленинградский и Котласский порты, а также пристань Череповец не выполняют плана. На Волге отстает инициатор соревнования портовиков — Горьковский порт, плохо работает Куйбышевский порт, где еще сильны антимеханизаторские настроения. Мало занимаются в пароходствах и с клиентурой, хотя на ее причалах 50 проц. флота простаивает под погрузкой и разгрузкой.

— Условия для улучшения деятельности портов имеются, но нельзя их работу отрывать от работы движенцев, — говорит тов. Шашков. — В этом отношении начавшееся соревнование волжских портовиков и диспетчеров заслуживает самого серьезного внимания. Ему нужно всемерно помогать, потому что оно направлено на улучшение в первую очередь отстающих сухогрузных перевозок, которые решают судьбу всего навигационного плана.

Министр подверг резкой критике руководителей Центрального отдела труда и заработной платы тт. Калинина и Габинского, которые не занимаются вопросами организации труда грузчиков, не наводят порядка в оплате труда и других речников. В итоге на одних грузах грузчик зарабатывает, например, в Ярославле, свыше 35 руб. за смену, а на других лишь 12. В Казани инспектор-транзитник почему-то получает премиальные не за работу транзитного флота, а за деятельность... местной Казанской пристани.

Во второй половине навигации удельный вес сухогрузов особенно повышается. Между тем, говорит тов. Шашков, в некоторых пароходствах имеются настроения, что план перевозок будет сорван, потому что сухогрузов они недополучают. Это — вредные настроения. Грузы есть. Надо организовать перевозки максимального количества минерально-строительных грузов, в которых нуждаются стройки, не говоря уже о таких грузах, как лес, соль и др.

Приближается осень со всеми ее трудностями. Коммунисты министерства должны все усилия сосредоточить на борьбе за предотвращение аварий, которые позорят речной транспорт.

В заключение тов. Шашков остановился на задачах политорганов на речном транспорте, призывая их больше заниматься портами, глубже вникать в портово-пристанское производство, лучше изучать работу стахановцев-портовиков и других портово-пристанских работников.

Актив принял развернутое решение, направленное на улучшение работы аппарата министерства, на усиление помощи пароходствам.

Капитан К. К. Теркин работает на водном транспорте более полувека. За это время тов. Теркин воспитал десятки речников Ленинграда. Сейчас он работает капитаном пассажирского судна. За безупречную службу К. К. Теркин награжден тремя правительственными наградами, значком «Отличник социалистического соревнования» и почетной грамотой Министерства речного флота СССР.

Фото П. Федотова. (Фотохроника ТАСС).

Соревнование двух пароходов

В дни, когда советские люди подписываются под Стокгольмским Воззванием Постоянного комитета сторонников мира, команда грузо-пассажирского парохода «Пожарский» Западносибирского пароходства вызвала на социалистическое соревнование команду грузо-пассажирского парохода «Совет» Нижнеиртышского пароходства. Вызов был принят.

В своем ответном письме команда парохода «Совет» рассказала о том, как она борется за выполнение стахановского плана. Коллективу судна, возглавляемому капитаном тов. Куликовым, есть чем поделиться. Месячные задания команда всегда перекрывает. Став на вахту мира, коллектив судна июльский план перевозок пассажиров и грузов выполнил за 25 дней. Один день в месяц пароход работает на сэкономленном топливе.

Заслуженной славой на пароходе «Совет» пользуются 2-й штурман тов. Солнцев, боцман тов. Щербаков, старший матрос тов. Ниязбеков, рулевой Антипин.

Коллектив парохода «Совет», соревнуясь с командой «Пожарского», обязался навигационный план по перевозке пассажиров и грузов завершить к 15 сентября.

Н. ШЛЯХТИН.

ОМСК.

На вокзале порта имени Ленина

Над Днепром гуляет ветер. Темносиние волны с шумом катятся к берегу. Преодолевая их, медленно покачиваясь, идет судно. Оно пристает к причалу, и сотни людей высыпают на берег. Одни идут в город, другие на экскурсию к Днепрогэсу. На речном вокзале порта им. Ленина всегда шумно.

Работники вокзала приветливо встречают пассажиров. Здесь бесперебойно работают буфет, газетно-книжный киоск. Агитатор тов. Глухов идет к пассажирам со свежей газетой. Его сразу окружают десятки людей. После читки завязывается оживленная беседа о военных действиях в Корее, о новостях в нашей стране, об урожае. Часто из города сюда приезжают лекторы или докладчики. Вечерами на теплоходе «Пропагандист» показывают пассажирам кинофильмы.

Площадь перед вокзалом озеленена. Здесь растут клены, тополи, акации, сплошным ковром покрывает землю густая трава.

Начальник вокзала тов. Кузин, дежурные тт. Балаба и Клок умело организуют культурный отдых для пассажиров, благоустраивают территорию и вокзал.

Н. ШАТИЛОВ.

ЗАПОРОЖЬЕ.

Керчевский рейд

...Как только генеральная керчевская запань перерезала Каму, навигация в верховьях была закончена. Плавать можно было только на расстоянии 1200 километров от устья. Выше запани остались 800 километров Камы до истоков, сорок сплавных рек и речушек, впадающих в нее. Этот огромный водный бассейн, отданный молевому сплаву, превратился в гигантский конвейер, конечным пунктом и приемным бункером которого являлся Керчевский рейд.

Каков же этот, в действительности, крупнейший рейд? Представьте себе небольшой отрезок реки от генеральной запани до выходных двориков, куда самосплавом уходят на плотбище готовые пучки. Акватория рейда занимает всего полтора квадратных километра. На ней размещено, установлено и закреплено 22 тысячи погонных метров бонов, 160 плиток с поперечным креплением, уложено несколько километров 56-миллиметрового троса, 118 опорных точек с таким же количеством якорей. Кроме того, здесь установлено шесть мощных сплоточных агрегатов, каждый из которых имеет котельное отделение с паровыми котлами, машины и машинный вал, бункеры для приема топлива и множество механизмов, способных захватить щеть — огромную охапку бревен в 18—20 кубометров, — сжать ее и после обвязки спустить на воду.

От генеральной запани тянутся три коридора. Над ними арочные мосты, под которыми плывет древесина во дворики, ведущие к машинам.

Вы стоите у обрыва горы, за площадью, где высится памятник Ленину. Внизу — широкая река, вдоль и поперек скованная бонами. На реке прочно, нерушимо стоят сооружения, машины. Вы видите главный и боковые коридоры, сортировочные дворики. Все связано между собой мостами, трапами, переходными дорожками. На бонах столбы, провода, электрические фонари. Вы можете пройти всю реку вдоль и поперек удобно и быстро. А под вами глубина в три — четыре метра.

На реке, на понтонах, прочно стоят домики, изящно отделанные, с верандами. Здесь отдыхают сплавщики во время обеда и после смены. Они читают газеты или журналы, проводят совещания об итогах дня.

В Керчево — городке сплавщиков — уже несколько длинных улиц, прямых, широких. У тротуаров высажены липы, акации. Они еще молоды, хрупки. Каждое деревцо огорожено деревянной решеткой. Новые брусчатые дома, красивые, с изящной отделкой, радуют глаз. Здесь недавно справляли новоселье стахановцы и инженеры. Сплотчики Стешкин и Гордеев, инженер Иванов и многие другие переселились из старых неудобных домов. На широкой площади виднеются леса большой стройки. Здесь будет дом культуры.

Стешкин — старожил. Он помнит, как еще несколько лет назад в Керчево была лишь дюжина посеревших домиков.

Теперь он знает, что Керчево скоро станет городом среди лесных чащоб.

...Лес прошел арочные ворота центрального, правого и левого коридоров. Багры сортировщиц уткнулись в бревна. Наметанным глазом они определяют, где рудстойка, где баланс, где строительный лес. Легкий толчок багром, — и бревно меняет направление. Оно уходит в сторону, через боковые ворота во дворик, где на столбе висит табличка «Рудстойка»...

В параллельных двориках, примыкающих к коридорам, плывет сортовый лес. Он движется к сплоточным машинам.

На мостах, на переходах, у каждых приемных ворот — женщины с баграми. Сортировщицы напряжены, внимательны, действуют ловко и быстро. Недавно их труд значительно облегчился. Инженеры рейда тт. Сафонов, Кузнецов, Иванов применили барабанные ускорители с электромотором. Эти барабанные ускорители механически затаскивают бревна в сортировочные дворики. Поток бревен, идущий к машине, стал беспрерывным.

Лес подходит к машине, на которой работает бригадир сплотчиков, знаменитый на Каме стахановец Василий Иванович Стешкин. Его машина ВКФ-16 — грандиозное сооружение на понтонах, гордость советской сплоточной техники. Издали она похожа на палубу огромного парохода с террасами, только без тента. Вблизи — это сложное инженерное сооружение со множеством механизмов, рычагов, мостов, с котельной, огромными захватными приспособлениями.

Машину обслуживают 13 рабочих бригады Стешкина. К машине лес подходит стройно, точной щетью, — плотно, бревно к бревну, непрерывной лентой, которая скрывает воду в подводящем коридоре и кажется движущейся лежневой дорогой. Перед машиной счетчики своими линейками промеряют бревна, определяют размер пучка. И вот лента подходит к машине. Тотчас опускается стойка, отсекая такое количество бревен, какое нужно для формирования пучка. Потом машина сжимает бревна, а обвязчики обвязывают пучок проволокой в двух местах. Затем пучок механически выталкивается из машины. Так готовятся основные единицы плота.

В 5 часов 30 минут утра на машине Стешкина взвивается красный флажок. День только занимается, а Стешкин сплотил уже 500 кубометров. К концу смены на машине Стешкина развеваются пять флажков. Это значит, что его бригада за смену сплотила 2,5 тысячи кубометров древесины, — на 600 кубометров больше нормы.

Катеры рейда уводят длинные ленты сдвоенных и скрепленных рожжинами пучков, называемых здесь пленками. Каждая пленка содержит 2 — 2,5 тысячи кубометров леса. Эти маленькие караваны спускаются вниз, к Тюлькинскому рейду, где их соединяют, скрепляют, формируя плот в 16 — 18 тысяч кубометров.

С того часа, как первые бревна вошли в центральный коридор сетки в Керчево, Тюлькинский рейд успел сформировать десятки плотов. Камские пароходы «Летчик Журов», «Стачка», «Генерал Ватутин» и многие другие увели эти плоты местным потребителям и в Ново-Ильинск для транзита.

Керчевский рейд уже к 1 июля сплотил огромное количество леса. В июне, как и в июле, суточные планы ежедневно перевыполнялись.

Но вот во второй половине июля резко изменились гидрологические условия. Рейд оказался захваченным врасплох. На всех боковых реках вода сильно поднялась. Начался летний паводок. Скорости течения были столь велики, что невозможно было формировать древесину. Рейд вышел из строя больше чем на неделю, не сделав за это время ни одной пленки. Опыт еще раз доказал, что нужны не только ускорители движения, но и гасители течения.

Правда, рейд выполнил и перевыполнил квартальный план, но если бы были заранее предусмотрены меры для сокращения скоростей, то успехи сплавщиков были бы значительно выше.

Внимательно присматриваясь ко всему лесному конвейеру, можно сделать два основных вывода. Прежде всего, в самом процессе сплотки на Керчевском рейде при всей интенсивности механизации существует несколько ручных операций, которые препятствуют дальнейшему резкому росту производительности сплотки и формировки. Это — ручная обвязка пучков и ручное спаривание их.

Когда машина сжимает пучок, его связывают руками восьмимиллиметровой проволокой. Сжатие пучка происходит за 40 секунд, а обвязка длится 2,5 — 3 минуты. Не трудно понять, что человеку, при самом лучшем опыте и сноровке, связать восьмимиллиметровой проволокой пучок бревен, в котором находится 18 или 20 кубометров, — не легко. Да и ручная обвязка неизбежно ослабляет сжатие, произведенное машиной. А ведь пучку, находящемуся в плоте, предстоит проделать путь в 2 и 3 тысячи километров, подвергнуться воздействию ветра, волны.

Вот почему задача механической обвязки пучков должна незамедлительно встать на повестку дня у сплавщиков и научно-исследовательских институтов сплава.

Знакомство со сплавным конвейером, с перспективами развития верхнего бассейна Камы подсказывает, что будущее Керчево не в сплотке, а в переформировке. Если сейчас Керчевский рейд является самым крупным в мире сплоточным рейдом, то через несколько лет он превратится в самый крупный в мире переформировочный рейд.

Сплоточные машины уйдут далеко вверх, к истокам реки, к боковым речкам. Там, на 300—400 километров выше, будет производиться сплотка. Сплоточные единицы, которые примет от всего бассейна Керчево, здесь переформируют и отправят в плавание большегрузными плотами.

Молевой сплав на Каме — временное явление. Большую, важную магистраль, какой является Верхняя Кама, нельзя отрезать и превращать в сплавную речку.

Известно также, что и в экономическом отношении молевой сплав менее выгоден, чем сплотка — даже зимняя. Кроме того, велики и потери леса от топляков. Достаточно сказать, что только по установленным нормам естественная потеря от топляков составляет 1,5 процента.

За все годы молевого сплава сплавщики не чистили реку. Топляки наслаивались, заносились илом, песком. Каждый год меняется русло, река мелеет. С этим надо покончить.

В оставшиеся месяцы навигации следует начать чистку реки от Керчево до Гайн. Сплавщикам в этом деле должны помочь камские путейцы.

Верховье Камы должно стать судоходным, что явится средством дальнейшего экономического и культурного под'ема всего Верхнекамского бассейна, всей лесной индустрии западного Урала.

А. ПАК.

г. МОЛОТОВ.

Комсомольско-молодежное судно

О пароходе «20-й МЮД» на Москве-реке и Оке говорят, как о человеке:

— Руслановец!

Это лучшее комсомольско-молодежное судно совершает скоростные рейсы на руслановской линии Трудкоммуна — Щурово. Еще в сентябре прошлого года команда парохода выполнила пятилетний план и перевезла до конца навигации дополнительно тысячи тонн грузов.

И в нынешнюю навигацию судно ежемесячно перевыполняет планы, досрочно доставляет для столицы большегрузные караваны с хлебом, нефтью, лесом, овощами, картофелем...

За каждый рейс команда экономит не меньше четырех часов ходового времени. В этом году уже совершено восемь рейсов на сэкономленном топливе (угле). С начала навигации бурлаковцы судна сберегли государству более 40 тонн топлива и несколько тонн смазочных материалов.

На судне работает преимущественно молодежь, в большинстве — бывшие воспитанники ремесленных училищ речного флота. Тут же проходит четырехмесячную производственную практику группа студентов Московского речного техникума и ремесленных училищ.

— Яркими примерами рвения в труде насыщены будни команды, — рассказывает первый штурман тов. Русаков. — В самом узком месте Нижне-Шульгинского переката мы встретились с большегрузными караванами «Харькова» и «Каманина». Чтобы пропустить их, нужно было сделать остановку. Дул сильный ветер, течение здесь быстрое, и, когда якоря, дойдя до дна, зацепились за подводные карчи, цепи, не выдержав нагрузки большого каравана, лопнули. Оба якоря остались под водой...

Комсомольцы Василий Родькин — второй штурман, рулевые Павел Лисенков и Иван Никитин обратились к капитану Ларину:

— Разрешите, товарищ капитан, нырнуть за якорями, спасти их. Мы их найдем, а потом всей командой поднимем.

Капитан колебался:

— А без водолазов справитесь?

— Ничего, поработаем за водолазов, — заявили комсомольцы.

В течение трех долгих и утомительных часов юноши производили на большой глубине сложную работу — зачаливание якорей пинковым тросом. Затем якоря вытянули на палубу.

Молодых руслановцев и студентов-практикантов умело, по-отечески учат и опытный капитан Александр Александрович Ларин, и знатный механик Иван Иванович Мелехов, и первый штурман Иван Алексеевич Русаков. Их учат в совершенстве овладевать техникой судовождения, культурой эксплоатации машин, механизмов и судовых устройств.

Пароход «20-й МЮД» стал своеобразной плавучей руслановской и бурлаковской школой, в которой командиры всерьез и по-настоящему готовят новые кадры. Лекции и беседы на темы «Руслановские методы судовождения», «Бурлаковский метод эксплоатации судовых двигателей», «Работа матроса», «Кочегар на вахте», «Работа масленщика» помогают молодежи совершенствовать знания. Люди на судне растут, продвигаются по службе. Третий штурман Василий Родькин стал вторым штурманом, масленщик Михаил Босов выдвинут вторым помощником механика. Юрий Моралин из кочегаров переведен в масленщики.

На судне хорошо организован труд, образцовая дисциплина. С начала навигации, сказал молодой кочегар Петр Федулов, ни один член команды не имел от своих начальников «даже малюсенького замечания по работе».

Стахановец Петр Федулов неплохой шахматист. Вместе с женой Матреной Кильдюшевой, изучившей профессии матроса, кочегара и масленщика, он отдает большую часть досуга чтению. В июле муж и жена прочитали несколько книг, в том числе «Далеко от Москвы» Ажаева и «Белую березу» Бубеннова. Комсомолец Петр Федулов — активный агитатор и пропагандист. Он вместе с комсомольцем кочегаром Иваном Ереминым в красном уголке ежедневно читает членам команды газеты и книжные новинки. Судовая библиотека невелика, но все же в ней насчитывается более ста книг.

Каждый член команды имеет и свою собственную библиотечку. На книжной полке у каждого — «Краткая биография Иосифа Виссарионовича Сталина». Молодежь судна глубоко и вдумчиво изучает жизнь и деятельность любимого вождя и учителя советского народа. Некоторые молодые речники самостоятельно изучают историю ВКП(б). Комсомольская организация систематически контролирует их учебу.

С начала навигации на судне ведутся занятия в кружке по изучению общественного и государственного устройства СССР. В кружке состоит 16 человек. Лекции на эту тему читает 20-летний комсомолец рулевой Сергей Иванов. Он умело подбирает материал, и поэтому к его лекциям слушатели проявляют большой интерес.

Сергей Иванов и Василий Родькин часто урывали время для того, чтобы среди команд идущих на буксире судов провести беседы о событиях в Корее, почитать свежие газеты, интересную книгу. Сейчас комсомольская организация, одобрив их инициативу, проводит эту работу ежедневно. Недавно группа комсомольцев провела на баржах каравана беседы на тему «Советский народ в борьбе за мир во всем мире».

Каждый месяц на пароходе бывают квалифицированные лекторы. В июле, например, коллектив прослушал лекцию заведующего партийным кабинетом пристани Щурово тов. Дорогова о международном положении и лекцию диспетчера этой же пристани тов. Шульпиной на тему «Черты нового человека» (о дружбе и товариществе). В красном уголке проводится коллективное слушание политических и музыкальных радиопередач. Это дело организует член ВЛКСМ масленщик Юрий Моралин — заведующий красным уголком. На его обязанности лежит и обеспечение уголка газетами, новой литературой.

Комсомольская организация с честью борется за выполнение социалистического обязательства, взятого 2 июля — в день подписания Стокгольмского Воззвания о запрещении атомного оружия.

На состоявшемся на-днях общем собрании коллектива, где подводились первые итоги вахты мира, капитан Ларин в числе передовиков социалистического соревнования назвал механика тов. Мелехова, первого штурмана тов. Русакова, второго штурмана тов. Родькина, рулевых Сергея Иванова и Павла Лисенкова, Петра и Матрену Федуловых, первого помощника механика Пиканора Миронова, масленщика Михаила Борисова и других.

Комсомольская организация (секретарь тов. Родькин), работая в контакте с судовым комитетом (председатель тов. Иванов), показывает примеры большевистской борьбы за план перевозок грузов.

Выполнению текущих хозяйственных задач здесь подчинена вся агитационно-пропагандистская и профсоюзная работа.

Комсомольская организация, как правило, план работы утверждает 1—2-го числа каждого месяца и вывешивает его в красном уголке. То же самое практикует и судовой комитет. В красном уголке вывешены и социалистические обязательства коллектива в навигацию текущего года.

В составлении планов работы комсомольской организации и судкома организующая роль принадлежит капитану-коммунисту тов. Ларину, члену парткома плавсостава Московско-Окского пароходства.

Комсомольская организация регулярно проводит собрания. На них обсуждаются вопросы коммунистического воспитания молодежи, важнейшие вопросы производственной жизни. На-днях, например, комсомольцы слушали доклад своего секретаря тов. Родькина об авангардной роли комсомольцев на судне.

Все комсомольцы, а их на пароходе тринадцать, перевыполняют обязательства, показывают примеры стахановской работы.

Культурно проводит коллектив и свой досуг. Часто в часы отдыха можно видеть в кругу молодежи и капитана, и механика, и первого штурмана, играющих со своими питомцами в шахматы, шашки, домино, поющих песни.

Дружно работает и живет коллектив комсомольско-молодежного судна.

Ф. ВАСИЛЬЕВ.

Как на Севере перевозят уголь

Неплохо поработали в июле речники Северного бассейна. Месячный план перевозок и переработки грузов пароходство значительно перевыполнило. Если подходить формально, то можно довольствоваться цифрами. Так некоторые работники управления пароходства и поступают. Они рассуждают: главное — план, а раз он выполнен, чего же еще надо?

Между тем завершение месячного плана по перевозкам угля нельзя считать успехом. До июля вычегодские причалы работали с большими перерывами. Железная дорога не давала маршрутов. Вертушка в Котлас подавалась нерегулярно. От дороги не требовали подачи угольных маршрутов по плану. Пароходство и железная дорога до сих пор не имеют согласованного графика по перевозкам угля и подаче тоннажа на угольный участок Котласского порта.

Все это создало напряженное положение. Десятки углярок были поставлены на прикол, механизация угольного участка простаивала.

Порт начал бить тревогу во второй половине июля. В последнюю неделю началась штурмовщина. Только благодаря стахановской работе бригад грузчиков Ирхина, Вороны, Бондарцева можно было с большим напряжением переработать огромное количество угля. Железная дорога, нарушая ритм работы порта, посылала маршруты без учета возможности их обработки. Бывали дни, когда в Котласе стояло одновременно несколько составов вагонов, груженных углем, и столько же находилось на подходе к порту.

С грехом пополам дорога обеспечила выполнение июльского плана по портам. И вот начался новый месяц. Все стало повторяться. За восемь дней августа порт переработал менее половины того количества, которое было переработано за последнюю неделю июля. Маршруты снова поступают нерегулярно. Между тем план перевозки угля на август увеличен.

Сейчас бригады грузчиков отгружают уголь со склада. Механизация используется неполностью. Участок отправляет в сутки не более трети планового количества.

Начальник пароходства приказал снова поставить на прикол несколько углярок. Не имея графика, согласованного с дорогой, порт не знает точно, сколько прибудет угля за месяц. Известно, например, что с 8 по 11 августа на угольный участок не прибыл ни один маршрут.

Железная дорога срывает планомерную перевозку угля по воде, а пароходство и Главсеверофлот не принимают мер, чтобы уголь шел по налаженному конвейеру.

Р. ГИНЗБУРГ

АСТРАХАНЬ (наш корр.).

Письма читателей

Вот так качество!

Пароход «Армянин» зимовал в затоне Владимировского завода. Заводской коллектив, вступая в межнавигационный период, взял на себя ряд ответственных обязательств, в частности по качеству ремонта флота. Выходя в плавание, наша команда решила работать по-бурлаковски и в зиму 1950—1951 гг. поставить судно без ремонта, тем более, что оно прошло во Владимировке средний ремонт.

Однако у руководителей завода (директор тов. Шариков, главный инженер тов. Журавлев) слово и дело разошлись друг с другом. Уже сейчас, в плавании, мы остро ощущаем погрешности в качестве ремонта парохода «Армянин».

Поводковые, бугелевые и валиковые пальцы были некачественно зацементированы; это привело к тому, что они работают каких-нибудь два месяца, в то время как в прошлую навигацию нецементированные колесные детали служили гораздо дольше. Быстро срабатывается металл подшипников валовой линии, что также надо считать технологической недоработкой завода. Есть и другие дефекты ремонта.

РАБОТНИКИ МАШИННОЙ КОМАНДЫ ПАРОХОДА «АРМЯНИН».

Улучшить материальное снабжение верфи

Сокольская судостроительная верфь оказалась в неблагоприятных условиях в смысле материально-технического снабжения. Результатом того, что руководители Главсудоверфи лишь обещали помочь нужными материалами, было невыполнение плана первого полугодия.

В июле на верфи побывал главный инженер главка тов. Левин; уезжая он также обещал помочь коллективу, который взял серьезные обязательства по ускорению выпуска и повышению качества новых судов. Однако и на этот раз обещания остались обещаниями. На верфи ощущается острая нехватка инструмента, железа, труб, а это тормозит сдачу судов по графику, мешает коллективу сдержать свое слово.

Надо напомнить, что невозможность в срок пред'явить суда заказчику наносит ущерб и финансовому состоянию верфи.

В. ТРЕПИН,
секретарь партбюро Сокольской судоверфи.

О бакенщиках забыли...

Работники ОРС'а Волжского бассейнового управления пути с начала навигации только один раз были у бакенщиков 8-й дистанции, и бакенщики вынуждены за различными покупками ходить за несколько километров. Не балуют нас своим посещением и работники политотдела, которые ни разу не были с начала навигации. А ведь нам хотелось бы послушать интересную беседу, доклад.

К. СОКОЛОВ,
бакенщик поста № 761.

По следам наших выступлений

„Вопрос потерял свою остроту“...

В корреспонденции, напечатанной под таким заголовком в № 50 «Речного транспорта» от 23 июня с. г., говорилось о волокитчиках из Волжского грузового пароходства, которые в течение девяти месяцев оттягивали подписание приказа о премировании отличившихся работников узла связи.

Начальник политотдела Волжского грузового пароходства тов. Каймов сообщил редакции, что факты, изложенные в корреспонденции, при проверке полностью подтвердились.

В настоящее время приказ о премировании связистов подписан, и премия тт. Ниц, Семенову, Мурлыканову и Николаеву выплачена.



В выходной день на Немане. Коллектив художественной самодеятельности Каунасского завода исполняет национальный литовский танец.
Фото М. ПРАНСКУНАС.

В речном училище

На правом берегу Малой Невы, у Тучкова моста, в большом старинном здании помещается Ленинградское речное училище.

В этом году штурманское, судомеханическое, гидротехническое и радиотехническое отделения училища закончил 161 человек. 21 учащийся сдал государственные выпускные экзамены на «отлично» и получил дипломы с отличием и право на поступление в вузы Министерства речного флота без экзаменов. Среди отличников коммунист Матюшкин, комсомольцы Большешальский, Аполлонов, Сокольницкий, Мамин и другие.

За четыре года обучения курсанты получили серьезные и разносторонние знания по общеобразовательным и специальным предметам.

Активно участвовали курсанты в спортивной работе. Из стен училища вышел боксер 1-го разряда тов. Шишков, много талантливых гимнастов, бегунов, лыжников. Команда шестивесельного яла училища (старшина шлюпки курсант Савин) заняла первое место в соревнованиях на кубок Большой Невы. В прошлом году курсанты училища совершили шлюпочный переход по маршруту Ленинград—Москва, в этом году отправилась шлюпка по маршруту Ленинград—Белозерск.

Через несколько месяцев выпускники 1950 года придут на суда и предприятия Северо-Западного бассейна, чтобы отдать свои силы и знания делу дальнейшего развития речного транспорта.

В эти же дни закончили сдачу приемных экзаменов юноши, желающие учиться в речном училище. На первый курс штурманской, судомеханической и гидротехнической специальностей принято 180 человек, причем 53 чел. приняты, как отличники, без экзаменов. В этом году особенно много пришло в училище детей работников речного флота.

Г. СОЛОВЬЕВ,
секретарь комитета ВЛКСМ Ленинградского речного училища.
ЛЕНИНГРАД.

Библиотека рабочего поселка

На Прединвинской судоверфи открыт филиал городской библиотеки. Здесь собрано около 4000 экземпляров книг. С каждым месяцем увеличивается книжный фонд библиотеки. Ее услугами пользуется свыше 700 читателей. Читальный зал посещают каждый вечер от 30 до 40 человек.

К услугам работников верфи не только художественная, политическая, медицинская, научная литература, но и альбомы, газеты, журналы. На лесозаготовительных пунктах Посольная, Глинский, при подсобном хозяйстве Прединвинского ОРС'а и др. работают передвижки. Культработник Посоленского лесозаготовительного пункта тов. Окуненко организовал коллективную читку книг.

Ф. КАЗАНЦЕВ.
ПРЕДИВНОЕ.

20 лекций и докладов о флоте

Ярославский военно-морской клуб Досфлота в этом году для членов клуба и населения Ярославской области провел 20 лекций и докладов о Военно-Морском флоте Советского Союза.

Г. СОЛОВЬЕВ.

Благодарность пассажира

Тысячи москвичей пользуются услугами речных пассажирских судов. Люди самых разнообразных профессий с удовольствием проводят на них свой отпуск. Провел свой отпуск на пароходе «Менжинский» Московско-Окского пароходства и лауреат Сталинской премии, народный артист СССР М. Д. Михайлов. Расставаясь с командой, артист оставил в книге отзывов свои впечатления о пароходе «Менжинский» и его команде.

«Пароход «Менжинский» поражает, прежде всего, удобством для передвижения и отдыха пассажиров, — пишет он. — Идеальная чистота, обслуживание тактичное и своевременное. Дежурные следят за тишиной и ночью. Радио только в салонах, где каждый может удобно сесть и прослушать любую передачу, хотя для большего удобства пассажиров хотелось бы иметь наушники в каждой каюте.

В заключение мне хочется выразить благодарность командиру парохода — капитану тов. Баранову за отличный порядок, который царит на его судне».

Спорт

НОВЫЕ РЕКОРДЫ ЛЕГКОАТЛЕТОВ

На-днях в Одессе закончились всесоюзные соревнования добровольного спортивного общества «Водник» по легкой атлетике. В них принимали участие команды бассейновых советов Москвы, Ленинграда, Одессы, Архангельска и Горького.

В этих соревнованиях установили новые спортивные рекорды Центрального совета общества: в беге на 100 и 200 метров тов. Черенков (Ленинград), в прыжках с шестом тов. Кудрявцев (Горький), в метании диска тов. Карцев (Одесса), в беге с барьером на 110 метров тов. Зиновьев (Горький) и в метании копья тов. Миронов (Горький).

Общее командное первенство и приз в легкоатлетических соревнованиях завоевала команда Верхневолжского бассейна. Второе место заняла команда Северо-Западного бассейна.

ЯХТСМЕНЫ «ВОДНИКА» — ЧЕМПИОНЫ ОБЛАСТИ

В Архангельске состоялись соревнования на первенство области по парусному спорту с участием сильнейших яхтсменов спортивных обществ: «Спартак», «Большевик», «Красная Звезда», «Водник», «Буревестник» и др.

Большого успеха добились яхтсмены «Водника», завоевавшие звание чемпионов области по двум классам судов среди женщин и мужчин. Третий год подряд яхтсмены «Водника» держат командное первенство и приз областного комитета физкультуры.

Звание чемпионов области присуждено среди женщин на судах класса «О» (одиночки) молодой яхтсменке, впервые выступающей в этом сезоне, А. Лидиной, а на судах класса «М-20» — чемпиону РСФСР, врачу поликлиники водников М. Штангель.

Среди мужчин чемпионами области стали инженер Б. Лидин на судах «О» и мастер спорта Л. Лейцингер на судне «М-20».

Сильнейшие яхтсмены общества «Водник» вошли в сборную команду области для участия в предстоящих соревнованиях на первенство РСФСР.

В. ПЕТРОВ.
АРХАНГЕЛЬСК.

За рубежом

Обзор телеграмм

События в Корее

В сообщениях Главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики, переданных 10 и 11 августа, говорится, что на всех фронтах части Народной армии продолжали вести ожесточенные бои с американскими и лисынмановскими марионеточными войсками.

Американские войска, сосредоточив все свои силы вдоль среднего течения реки Нактонган (Ракуто-ко), продолжают оказывать яростное сопротивление.

Все рода войск Народной армии в тесном взаимодействии наносят удары по танковым, артиллерийским, пехотным и другим частям американских и лисынмановских войск.

Части Народной армии, освободившие Ынсон (Гидзйо) и Гуньи (Гунъи), продолжают наступление, нанося удары по противнику, который пытается перейти в контрнаступление.

В районе восточного побережья войска Народной армии, разгромившие так называемую сеульскую дивизию противника, продолжают вести наступление.

На южном побережье части Народной армии отбили неоднократные контратаки американских войск, поддержанных танками, мото-механизированными частями и кораблями, и продолжают наносить сильные удары по основным силам противника. В боях в этом районе части Народной армии нанесли серьезные потери живой силе и технике противника.

Поддерживая наступление Народной армии, партизанские отряды в районах Тэгу (Тайкю), Пусан (Фузан), Мирян (Мицуйо) и Хэчжу (Кейсю) совершают налеты на тылы противника, разрушают коммуникации и военные сооружения.

Американская авиация и военно-морские корабли продолжают яростно бомбардировать и обстреливать освобожденные районы Юга и районы севернее 38-й параллели.

9 и 10 августа американские военные корабли, в том числе крейсер, внезапно напали на район острова Чходо (Сето) у западного побережья и подвергли варварскому обстрелу населенные пункты. В результате этого разрушено много жилых домов, школ, больниц и культурно-просветительных учреждений. Среди мирного населения имеются убитые и раненые.

У восточного побережья вражеские корабли открыли огонь по населенным пунктам, но в результате ответного огня береговой артиллерии Народной армии были вынуждены уйти.

10 августа американские самолеты вновь совершили налет на Вонсан (Гензан), сбросив бомбы на жилые кварталы. В результате бомбардировки разрушено много жилых домов. Среди населения имеется много убитых и раненых.

В сводках Главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики, переданных 12 и 13 августа, отмечается, что на всех фронтах части Народной армии продолжают вести ожесточенные бои с американскими и лисынмановскими войсками.

На восточном побережье части Народной армии, преодолевая сопротивление лисынмановских войск, продолжали продвигаться вперед.

На южном побережье войска Народной армии отбили контрнаступление американских войск, нанеся им сильные удары.

Один из партизанских отрядов, действующих в районе Пусан (Фузан) — Тэгу (Тайкю), организовал крушение поезда с вооружением.

Войска Народной армии, действующие в районе восточного побережья, сломили упорное сопротивление противника и освободили город Гиде, расположенный западнее Пхохана (Хокодо).

11 августа западнее Пхохана сбиты 3 американских самолета.

12 августа американские самолеты совершили варварские налеты на районы Пхеньяна и Кымчхоня (Кинсен). Над Пхеньяном зенитная артиллерия Народной армии сбила один американский самолет.

На восточном берегу реки Нактонган (Ракуто-ко) противник несколько раз пытался переходить в контрнаступление. Однако частями Народной армии эти попытки были сорваны.

На восточном побережье части Народной армии, освободившие Гиде, при поддержке местных партизанских отрядов наносят сильные удары противнику и продолжают наступательные бои.

На южном побережье части Народной армии при тесном взаимодействии различных родов войск наносят удары упорно сопротивляющимся американским войскам.

Части Народной армии, освободившие город Гиде, продолжали наступление. Окружив в этом районе упорно сопротивлявшегося противника, они полностью освободили город Пхохан (Хокодо) — важный стратегический пункт и важный город на восточном побережье, а также один из важнейших портов противника.

В боях за освобождение города Пхохана части Народной армии взяли в плен более 400 солдат противника, в том числе много американцев. Захвачены большие трофеи.

В этом районе части Народной армии преследуют противника.

БЫВШИЕ ГИТЛЕРОВЦЫ НА СЛУЖБЕ У ПОДЖИГАТЕЛЕЙ ВОЙНЫ

Агентство АДН сообщает, что демократическая печать получила от одного бывшего штабного офицера германских вооруженных сил информацию, которая разоблачает тесное сотрудничество англо-американских поджигателей войны с бывшими гитлеровскими генералами, об'единившимися в так называемой организации «Брудершафт».

Летом этого года организация «Брудершафт» передала начальнику одного иностранного генерального штаба меморандум, который, в частности, предусматривает введение воинской повинности в западных зонах Германии, восстановление военной промышленности, участие немецких соединений наемников в замышляемой войне против Советского Союза.

Организация «Брудершафт» потребовала также создания 30 танковых дивизий при одновременном введении всеобщей воинской повинности продолжительностью в 18 месяцев. На случай, если западные державы не согласятся с этим планом, бывшие гитлеровские генералы предлагают включить западногерманские наемные войсковые части в так называемую «европейскую армию». «Брудершафт» потребовала также включения Германии в атлантическую военную систему и распространения на нее программы поставки американского вооружения.

В информации приведен список лиц, руководящих деятельностью организации «Брудершафт». В этом списке значатся бывшие гитлеровские генералы Мантейфель, Штудент, Штумпф, Гальдер, Гудериан, Крюгер, Эбелинг, фон Шверин, Шпейдель, Линде, Пимак, Тепке и др.

В БЕЛЬГИЙСКОМ ПАРЛАМЕНТЕ

По сообщению агентства Франс Пресс, на совместном заседании бельгийских палаты депутатов и сената был одобрен законопроект о предоставлении королевских полномочий сыну Леопольда принцу Бодуэну. За законопроект голосовало 349 человек из 357, воздержалось 8 человек.

Агентство Франс Пресс сообщает, что в связи с передачей королевских полномочий Бодуэну премьер-министр Дювьезар вручил последнему отставку своего правительства.

5 МИЛЛИОНОВ ПОДПИСЕЙ ПОД СТОКГОЛЬМСКИМ ВОЗЗВАНИЕМ В ЯПОНИИ

На состоявшемся в Токио совещании, посвященном защите мира, представитель Общества японо-советской дружбы Огата сообщил, что в районе Токио под Стокгольмским Воззванием собрано 1.701.074 подписи, а по всей Японии Воззвание подписали 5 миллионов человек.

НОВЫЕ СМЕРТНЫЕ ПРИГОВОРЫ ПАТРИОТАМ В ГРЕЦИИ

11 августа закончился продолжавшийся 24 дня процесс 61 члена компартии Греции по обвинению в «подрыве общественной морали».

Военный суд приговорил 12 греческих коммунистов к смертной казни. Двое подсудимых приговорены к пожизненному тюремному заключению; 10, в том числе 2 женщины, — к 20 годам тюремного заключения; 20 — к меньшим срокам тюремного заключения; оправдано 17 человек.

МИТИНГ ПРОТЕСТА В НЬЮ ЙОРКЕ ПРОТИВ АМЕРИКАНСКОЙ АГРЕССИИ В КОРЕЕ

На-днях в Нью-Йорке состоялся митинг, организованный «Конгрессом борьбы за гражданские права», на котором присутствовало около полутора тысяч человек. На митинге выступили член Национального комитета коммунистической партии США Бенджамин Дэвис, секретарь «Конгресса борьбы за гражданские права» Уильям Паттерсон, председатель организации американской рабочей партии в штате Нью-Йорк Шутцер, один из руководителей «Лиги рабочей молодежи» Рузвельт Уорд и другие. Выступавшие резко осуждали агрессию США в Корее и призывали народ усилить борьбу за гражданские права.

На митинге была принята резолюция, осуждающая американскую агрессию в Корее и требующая вывода из Кореи американских войск, а также резолюция, призывающая американский народ усилить борьбу за гражданские права.

Корейский народ отстаивает свободу и независимость своей Родины

Беседа с подполковником Народной армии Кореи Кан Бук

На-днях в Москве проездом в Прагу побывала делегация Корейской народной демократической республики на Всемирный студенческий конгресс. В составе делегации пять человек — представители героической молодежи Кореи.

Редакция «Речного транспорта» обратилась к руководителю делегации подполковнику Народной армии Кореи Кан Бук, заведующему студенческим отделом Союза демократической молодежи Кореи, с просьбой рассказать о самоотверженной борьбе корейского народа против американских империалистов.

Ниже мы печатаем беседу с подполковником Народной армии Кореи Кан Бук.

Весь корейский народ поднялся на священную борьбу с американскими империалистами, посягнувшими на свободу и независимость нашей Родины.

В первых рядах борцов против атомщиков с Уолл-стрита идет корейская молодежь, руководимая Союзом демократической молодежи Кореи. Мы всегда помним замечательные слова нашего вождя Ким Ир Сена: «Весь корейский народ, об'единившись, как один человек, должен ответить решительным ударом на удар американских империалистов. Американские империалисты, безусловно, узнают, сколь велика и неиссякаема сила и непоколебим боевой дух корейского народа, борющегося за свободу и независимость своей Родины.

Наш народ ни в коем случае не станет снова колониальным рабом».

Весь мир, все прогрессивное человечество убедились в справедливости этих слов.

Еще в первые недели войны более 160 тысяч человек, в основном молодежь, решили пойти добровольцами на фронт. Количество добровольцев растет буквально с каждым днем. Когда студенты Ханхымского медицинского института узнали о вероломном нападении на нашу Родину лисынмановской клики, все 380 юношей и девушек единодушно решили итти на фронт. В другом медицинском институте — пхеньянском, девушки-студентки написали в своем коллективном заявлении: «Мы не хотим быть американскими рабынями. На развалинах древнего Пхеньяна мы узнали, что такое американская цивилизация...».

Многообразны формы помощи молодежи своей любимой Народной армии, отстаивающей свободу и независимость нашей Родины. Население Северной Кореи собрало для фронтовиков свыше 178 миллионов вон, послало тысячи подарков. Много посылок с продовольствием и вещами отправили бойцам и офицерам Народной армии трудящиеся освобожденного Сеула. 3000 подарков собрали для фронтовиков учащиеся города. 35 организаций, входящих в Конфедерацию работников искусства и литературы Южной Кореи, направили на фронт 10 тысяч ценных подарков.

Но этим, конечно, не исчерпывается помощь населения Кореи своей родной армии. Узы тесной дружбы и взаимопомощи связывают наш народ и его доблестные войска.

Молодежь стала на трудовую вахту. «Все для фронта, все для победы!» — этот лозунг стал самым популярным в нашей республике.

На предприятиях Пхеньяна и других городов созданы сотни фронтовых бригад. На Вогунском химическом заводе, например, коллектив одного из ведущих цехов, где трудятся, главным образом, юноши и девушки, решил до конца войны стоять на трудовой вахте. Цеху присвоено почетное наименование «фронтового». Таких цехов и предприятий, где большинство рабочих трудится за двоих и троих, у нас немало. Инициаторами этих важных дел повсеместно выступают члены Союза демократической молодежи Кореи.

Большое распространение получила и такая форма народной помощи фронту, как досрочная оплата государственного займа. В провинции Тяган, например, многие трудящиеся на 7 месяцев раньше срока сделали последние взносы по займу.

Крестьяне стремятся полностью обеспечить нужды фронтовиков и населения в хлебе и других видах продовольствия. В провинции Северный Пхеньян был выращен нынче урожай более богатый, чем в 1949 году. Крестьяне решили досрочно сдать государству зерно.

Активно помогает Народной армии и население Южной Кореи. Оно создает невыносимые условия для врага. Население, и, в частности, молодежь Южной Кореи активно содействуют партизанам, наносят удары по коммуникациям и боевой технике противника. Многие юноши и девушки из освобожденных районов Южной Кореи вступили в отряды Народного ополчения. Это — грозная сила, оказывающая немалую помощь в разгроме американских империалистов.

На фронте корейская молодежь показывает чудеса отваги и героизма. Нас всегда вдохновляют замечательные примеры славной молодежи нашего великого друга — Советского Союза. Бессмертные имена Зои Космодемьянской, летчика Гастелло, солдата Матросова и других героев советского народа хорошо известны в Корейской республике. Наша молодежь стремится быть такой же отважной и смелой, как юноши и девушки советской страны.

Одним из первых Героев Корейской народно-демократической республики является молодой летчик Ким Ги Ок. Этот отважный мастер воздушного боя смело сражается против американских «ассов». Ким Ги Ок провел десятки воздушных боев и сбил за короткий срок 10 американских самолетов, в том числе 4 «летающих крепости» «Б-29». Ему присвоено высокое звание Героя и вручены «Золотая звезда» и орден Государственного Знамени I-й степени.

Другой Герой нашего народа — моряк Ким Гун Ок. Этот молодой отважный патриот провел морской бой, равного которому не было в истории войны. Три торпедных катера, руководимых Ким Гун Ок, вступили в бой с тремя американскими кораблями, в том числе двумя крейсерами. Неравное сражение продолжалось 5 часов. В результате один американский крейсер был потоплен, а остальные корабли обратились в бегство.

Таких отважных молодых патриотов у нас немало. Не отстают от юношей и девушки. Многие из них работают санитарками на поле боя и в госпиталях.

Население Южной Кореи встречает Народную армию так, как пять лет назад трудящиеся Северной Кореи встречали советские войска, освободившие нашу Родину от ига японских империалистов. Тысячи людей выходят на улицы и площади освобожденных городов с приветственными лозунгами, плакатами, букетами цветов. Быстро ликвидируются последствия вражеской оккупации. В Сеуле, например, городской трамвай был пущен уже на следующий день после вступления в город войск Народной армии. Так же быстро восстанавливается хозяйство и в других городах и селениях Южной Кореи.

Наш народ полон твердой уверенности в неминуемом торжестве нашего правого дела. Мы знаем: скоро наша Родина будет свободной и независимой. В своей священной борьбе с американскими империалистами мы ощущаем огромную моральную поддержку трудящихся всего мира и прежде всего великого Советского Союза, вождя и учителя всего прогрессивного человечества великого Сталина.

Эти дни для нас особенно знаменательны. 15 августа исполняется 5 лет со дня освобождения Северной Кореи доблестной Советской Армией от ига японского империализма. Это большой праздник всего корейского народа.

Корейская молодежь, как и весь народ Кореи, приложит все силы, чтобы отстоять свободу и независимость своей Родины, полностью изгнать американских оккупантов с нашей земли.

Ответственный редактор В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, 12, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва, Речтранс. Телефоны: зам. отв. редактора — Б 3-75-60; отделы: эксплоатации, промышленный и информации — К 0-66-68; издательство, бухгалтерия, отделы библиографии и писем, партотдел—Б 8-19-97; ночная редакция—К 0-14-85, доб. 91 и 37.

Б02096. Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 2230.